numer 11 (70) - listopad 2013

@i ztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

AKCJA ZNICZ
WIELKA OPERACJA LOGISTYCZNA

Tramwaj na torach kolejki plażowej

Graz – dogodne przesiadki BUS-TRAM i ROWER-TRAM

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

Z KART HISTORII KOMUNIKACJI

KOMUNIKACJA NA ŚWIECIE

WYDAWCA

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY
Redaktor prowadząca: Barbara Anna Janiszewska

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: 801 044 484
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa

Nakład: 7403
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

ztm

Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

DRODZY CZYTELNICY

Przy żywym jak zwykle ruchu w dni Wszystkich Świętych i Zaduszki linja tramwajowa będzie wielkim ułatwieniem dla publiczności, która jej z taką niecierpliwością oczekiwała – donosił 31 października 1881 roku o pierwszej linii tramwaju konnego kursującej w okresie Wszystkich Świętych „Kurjer Warszawski". **Tematem listopadowego wydania iZTM jest specjalna komunikacja miejska uruchamiana w okresie Wszystkich Świętych**.

O rozwoju warszawskich nekropolii, a tym samym konieczności organizowania coraz bardziej rozbudowanej cmentarnej komunikacji miejskiej przeczytają Państwo w „Krótkiej historii linii cmentarnych". W artykule wyjaśniamy także, na jakim układzie bazuje obecnie funkcjonująca organizacja komunikacji miejskiej w dniu Wszystkich Świętych.

Przygotowujemy wielką operację logistyczną, która w tak dużej aglomeracji jak warszawska, nigdy nie będzie wyglądać tak samo, jak przed rokiem – o procesie i czasie przygotowywania Akcji Znicz opowiadają pracownicy Działu Organizacji Przewozów ZTM.

Nie zabraknie także szczegółowych informacji o tegorocznych liniach „C". **Codziennie, od 1 do 3 listopada, będzie kursowało 25 autobusowych linii cmentarnych i dwie tramwajowe linie „C"**. Z rekordową częstotliwością – co około 45 sekund – będzie podjeżdżała na przystanki linia C09 łącząca Metro Młociny z Cmentarzem Północnym. Do jej obsługi zostanie skierowanych 50 autobusów.

Na łamach rubryki „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje" wybierzemy się w s**entymentalną podróż do Koszalina**. Tramwaje służyły tam mieszkańcom i turystom tylko 27 lat. Niemniej transport szynowy cieszył się ogromnym powodzeniem, szczególnie linia zamiejska łącząca Mścice z Unieściem przez Mielno. Co ciekawe, przy budowie tej linii wykorzystano istniejące tory kolejki plażowej.

Do austriackiego miasta Graz zabierze nas autor rubryki „Komunikacja na świecie". **Graz jest przykładem miasta, które zdecydowanie postawiło na transport zbiorowy**, co znalazło wyraz m.in. w zamknięciu dla ruchu samochodowego centrum miasta. O innych rozwiązaniach premiujących komunikację miejską przeczytacie Państwo w artykule „Tam, gdzie zawsze ustępuje samochód".

Listopadowy numer iZTM rozpoczynamy tradycyjnie „Aktualnościami", w których piszemy m.in. o komunikacyjnych ułatwieniach dla mieszkańców prawobrzeżnej Warszawy po ograniczeniu ruchu na moście Grota-Roweckiego, nowym rozkładzie jazdy Szybkiej Kolei Miejskiej oraz porozumieniu pomiędzy Zarządem Transportu Miejskiego a Kolejami Mazowieckimi dotyczącym Wspólnego Biletu. Przedstawimy także **trzy wyjątkowe kobiety ze Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, które postanowiły dowiedzieć się, jak „się robi" komunikację miejską**.

Zachęcamy do lektury!

DWÓJKA I 314 CZĘŚCIEJ

Tramwaje linii 2 od 22 października br. kursują częściej w porannym szczycie. Od 23 października – aby ułatwić dojazd do tramwaju – na ulice wyjeżdża także więcej autobusów linii 314. Dzięki temu mieszkańcy Tarchomina mogą dojechać do stacji metra Młociny znacznie szybciej niż autobusem.

Po rozpoczęciu przebudowy mostu Grota-Roweckiego znaczna część kierowców samochodów osobowych „przerzuciła się" na most Skłodowskiej-Curie. Przeprawa, na której do tej pory ruch odbywał się płynnie stanęła w korkach. Odczuwają to zwłaszcza mieszkańcy Tarchomina i Nowodworów dojeżdżający autobusami do metra Młociny. Linie autobusowe na moście Skłodowskiej-Curie mają przynajmniej kilkunastominutowe opóźnienia. Szybko można dojechać jedynie tramwajem.

Dlatego Zarząd Transportu Miejskiego podjął decyzję o zwiększeniu częstotliwości kursowania linii 2. **W godzinach porannego szczytu linia kursuje co 5 minut**.

Zainteresowanie linią **2** po zwiększeniu liczby samochodów na moście Skłodowskiej-Curie znacznie wzrosło. W tramwajach było często ponad 100 osób. Rekordowe „napełnienie" zaobserwowano 22 października w kursie o godz. 7.30 (na przystanku Świderska) – aż 160 osób.

Aby ułatwić dojazd do tramwaju – od 23 października – zwiększono częstotliwość kursowania dowożącej do niego linii **314**. W porannym szczycie do obsługi linii zostały skierowane dwa dodatkowe autobusy. Pozwoliło to na **zwiększenie częstotliwości z 10 do 7-8 minut**.

ZMIANY W ROZKŁADACH SKM

20 października br. weszły w życie nowe rozkłady jazdy Szybkiej Kolei Miejskiej. Najwięcej zmian wprowadzono na linii S1, na odcinku między Pruszkowem a Warszawą.

Linia S1

Wpływ na rozkład jazdy SKM mają prace torowe prowadzone przez Polskie Linie Kolejowe na torach dalekobieżnych między Włochami a Grodziskiem Mazowieckim oraz na odcinku do Radziwiłłowa Mazowieckiego i na linii podmiejskiej między Pruszkowem a Grodziskiem Mazowieckim.

Pomiędzy Pruszkowem a Grodziskiem pociągi Kolei Mazowieckich kursują po jednym torze tzw. „pakietami". Może to powodować utrudnienia, które odczują również pasażerowie korzystający z pociągów SKM między Pruszkowem a Warszawą. Ponadto, na odcinku między Pruszkowem a Włochami, po torach podmiejskich między pociągami SKM i KM kursują także pociągi dalekobieżne. To również może mieć wpływ na kursowanie SKM, podobnie jak ograniczona przepustowość stacji Warszawa Włochy wynikająca z prowadzonej przebudowy, wymuszająca potrzebę skierowania pociągów dalekobieżnych w kierunku Kutna przez tory przeznaczone dla ruchu podmiejskiego.

Część pociągów SKM kursuje na trasie skróconej do/z Warszawy Zachodniej. Niektóre pociągi łączące Otwock z Pruszkowem mają znacznie dłuższe (nawet 20-minutowe) postoje na Dworcu Zachodnim. Ze względów technicznych kursy te w informacji peronowej oraz w oznaczeniach na pojazdach są wymieniane jako kończące na stacji Warszawa Zachodnia. W takiej sytuacji pasażerowie mogą albo pozostać w pociągu czekając na jego odjazd, albo mogą wybrać pociągi KM.

Dodatkowo, w czasie dwóch listopadowych weekendów: 16-17 oraz 23-24 listopada, ze względu na planowane zamknięcia jednego z torów pomiędzy Pruszkowem a stacją Warszawa Włochy, będą obowiązywać specjalne rozkłady jazdy linii S1.

Linia S2

W rozkładzie wprowadzono – w wyniku zmian rozkładów pociągów kursujących po liniach objętych pracami modernizacyjnymi – kilkuminutowe przesunięcia w kursach wybranych pociągów.

Linie S3 i S9

Do końca października będzie wyłączony będzie ruch między Legionowem Piaski a Wieliszewem. W tym okresie utrzymane zostanie kursowanie linii zastępczej ZS9 i nadal będzie obowiązywać zmieniony rozkład jazdy linii L10.

PRZYPOMINAMY! AUTOBUSY WRÓCIŁY NA KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE

Autobusy linii 116, 128, 175, 178, 180, 222, 503, 518 i N44 wróciły 19 października na trasy podstawowe na Krakowskim Przedmieściu. Od końca kwietnia do początku października, w weekendy i święta autobusy omijały Krakowskie Przedmieście na odcinku Senatorska – Królewska.

Weekend, 19-20 października, był pierwszym weekendem od kwietnia br., podczas którego autobusy linii **116**, **128**, **175**, **178**, **180**, **222**, **503** i **518** – od początku kursowania w sobotę – jeździły Krakowskim Przedmieściem. Jednocześnie – od nocy z 18 na 19 października, od początku kursowania – została przywrócona trasa podstawowa linii nocnej **N44** na Krakowskim Przedmieściu.

WSPÓLNY BILET W ROKU 2014 – JEST POROZUMIENIE

Zarządowi Transportu Miejskiego i Kolejom Mazowieckim udało się osiągnąć porozumienie dotyczące współpracy w roku 2014.

Umowa między ZTM a KM na przyszły rok zostanie wkrótce podpisana. Stawka, która będzie obowiązywała w roku 2014 za honorowanie biletów ZTM w pociągach Kolei Mazowieckich, wynosi 24,05 zł. W pociągach KM, w strefie Wspólnego Biletu, honorowane będą bilety ZTM od dobowego wzwyż.

PRZY STACJI METRA STOKŁOSY ZAPARKUJESZ NA CZTERECH POZIOMACH

Parking P+R Metro Stokłosy zostanie rozbudowany. W miejscu dzisiejszego jednopoziomowego, który mieści tylko około 100 samochodów, powstanie czteropoziomowy parking na około 400 aut. W nocy z 18 na 19 października parking został zamknięty na czas rozbudowy.

Parking P+R Metro Stokłosy cieszy się ogromnym zainteresowaniem kierowców. Codziennie zapełniony jest całkowicie, a często zdarza się również, że parkuje na nim więcej samochodów niż jest dostępnych miejsc. Dlatego też ZTM podjął decyzję o wybudowaniu obiektu kubaturowego.

Nowy parking zostanie wybudowany w ramach drugiego etapu budowy systemu „Parkuj i Jedź". Jego budowa jest dofinansowana z funduszy unijnych. **Parking będzie miał cztery poziomy. Kierowcy będą mieli do dyspozycji w sumie 394 miejsca parkingowe, w tym sześć miejsc zostanie przeznaczonych dla kierowców niepełnosprawnych**. Dodatkowo znajdą się na nim stojaki do przypięcia 20 rowerów.

Wykonawcą parkingu jest firma Erekta Budownictwo z Warszawy. Parking będzie gotowy w połowie stycznia 2015 r. Koszt inwestycji (łącznie z gotowym projektem) to ok. 16,5 mln zł.

Na czas prac konieczne było zamknięcie istniejącego parkingu. Kierowcy, którzy z niego korzystali mają do dyspozycji trzy inne parkingi: P+R Metro Ursynów, P+R Metro Imielin oraz P+R Metro Wilanowska. Najwięcej wolnych miejsc codziennie jest na parkingu przy stacji Imielin. Bez problemów powinno zmieścić się tam około 100 dodatkowych samochodów.

Na czas budowy została **zamknięta także pętla autobusowa Ursynów Południowy**. W związku z tym, od 19 października **trasa linii 193 została wydłużona**. Linia kursuje ulicami: al. KEN – Jastrzębowskiego – Rodowicza „Anody" do pętli Ursynów Północny (powrót: Ursynów Północny – Jastrzębowskiego).

CZY WSPÓLNY BILET WRÓCI NA LINIĘ WOŁOMIŃSKĄ?

Oczywiście ostateczna odpowiedź na to pytanie zależeć będzie od władz Ząbek, Zielonki, Kobyłki i Wołomina. Jednak pierwszy krok w tym kierunku został już wykonany.

Odbyło się spotkanie z udziałem przedstawicieli Zarządu Transportu Miejskiego, Kolei Mazowieckich oraz gmin powiatu wołomińskiego. W trakcie spotkania przedstawiciel KM poinformował uczestników, że nie ma możliwości nawiązania współpracy w oparciu o bilet odcinkowy KM, który byłby honorowany w środkach komunikacji ZTM na terenie pierwszej strefy. Wobec tego ZTM złożył gminom propozycję nawiązania ponownej współpracy na zasadach obowiązujących w pozostałych gminach aglomeracji warszawskiej.

Samorządy powiatu wołomińskiego (z wyjątkiem Ząbek) miałyby pokrywać 40 proc. kosztów funkcjonowania Wspólnego Biletu na swoim terenie. Ząbkom zaś została przedstawiona propozycja wejścia do pierwszej strefy biletowej i dopłaty na poziomie 60 proc. kosztów.

Samorządy otrzymają od ZTM w najbliższych dniach konkretne wyliczenia, które pomogą im podjąć ostateczną decyzję oraz zarezerwować w swoich budżetach środki finansowe w odpowiedniej wielkości.

JAK SIĘ ROBI KOMUNIKACJĘ MIEJSKĄ

Czy jest możliwe zaprezentować w ciągu dwudziestu kilku godzin, w jaki sposób organizuje się i nadzoruje komunikację miejską w aglomeracji warszawskiej? Pracownicy pionu przewozów Zarządu Transportu Miejskiego podjęli to wyzwanie. We wrześniu br. dla przedstawicielek Wydziału Nauk Ekonomicznych Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego przygotowali specjalne warsztaty „komunikacyjne".

Absolwentki studiów doktoranckich w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego **Joanna Baran** i **Aleksandra Górecka** oraz studentka studiów doktoranckich **Maria Zych** prowadzą zajęcia dla studentów w **Zakładzie Ekonomiki i Inżynierii Logistyki SGGW**. Chciały rozszerzyć zakres zajęć o podstawy rozwiązań stosowanych w zarządzaniu komunikacją miejską. Najpierw postanowiły jednak pogłębić swoją wiedzę u źródła, czyli w Zarządzie Transportu Miejskiego. Tym sposobem spędziły pięć dni w towarzystwie pracowników pionu przewozów ZTM, którzy starali się w jak najbardziej przystępny i jednocześnie ciekawy sposób odpowiedzieć na pytanie „Jak się robi komunikację miejską w aglomeracji warszawskiej?". W programie przewidziano zarówno część teoretyczną, jak i praktyczną.

Porozmawiajmy o komunikacji

W trakcie pierwszych zajęć nie mogło zabraknąć podsumowania na temat rozwoju komunikacji miejskiej na przestrzeni ostatnich lat. Dużo uwagi poświęcono coraz istotniejszej roli, jaką pełni – nie tylko w Warszawie, ale w całej aglomeracji warszawskiej – **transport szynowy**. Dzięki dokończeniu I linii metra oraz dużym nakładom finansowym m.st. Warszawy na tabor tramwajowy i kolejowy oraz ofercie „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD" transport szynowy – zgodnie ze „Strategią Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne" – staje się coraz popularniejszy.

Istotną część rozważań teoretycznych poświęcono problemom, z którymi regularnie stykają się osoby odpowiedzialne za komunikację miejską. Na pierwszy plan wysunął się **brak ustawy metropolitalnej**, co zdecydowanie komplikuje organizację komunikacji miejskiej na terenie obejmującym Warszawę oraz sąsiadujące z nią miasta i gminy, których mieszkańcy przyjeżdżają do pracy lub szkoły w Warszawie. Oficjalnie liczba osób mieszkających w stolicy – na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat – wzrosła niewiele. Jednak, choćby po coraz większej liczbie pasażerów komunikacji miejskiej widać, że mieszkańców przybywa. Nikt nie jest jednak w stanie określić ilu mieszkańców rzeczywiście liczy Warszawa.

Ostatnie lata to także coraz silniejsza **suburbanizacja**, czyli odpływ mieszkańców z centrum stolicy na tereny podmiejskie. Jest to poważne wyzwanie dla transportu publicznego, choćby ze względu na koszty uruchamiania komunikacji oraz często niewystarczającą infrastrukturę.

Pracownicy ZTM przygotowali także kompleksową prezentację na temat organizacji komunikacji miejskiej w przypadku konieczności wprowadzenia zmian w jej funkcjonowaniu. Oprócz zmian wynikających z zamknięć ulic związanych z robotami drogowymi i imprezami masowymi zdarzają się również wydarzenia nadzwyczajne. Tak było m.in. w przypadku zeszłorocznych **Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej**, gdy przez ponad miesiąc komunikacja funkcjonowała na pełnych obrotach 24 godziny na dobę. I jak się okazało ZTM doskonale wywiązał się z zadania. Daniel z São Paulo, który przyjechał do Warszawy na mecz podsumował – na łamach jednej z gazet – komunikację miejską: **„Transport macie super. Bardzo dobrze przygotowaliście się do tego turnieju"**.

Przedstawicielki SGGW miały także okazję poznać szczegóły specjalnej organizacji komunikacji miejskiej przygotowywanej każdego roku w związku ze świętem Wszystkich Świętych.

Daniel Złamal (opiekun uczestniczek warsztatów) i Maciej Florczak z Sekcji Linii Strefowych opowiadali m.in. o planowaniu oferty przewozowej w skali całej aglomeracji

Nie zabrakło również prezentacji poświęconych zadaniom, które często nie są kojarzone z Zarządem Transportu Miejskiego lub po prostu są niezauważane. Tak jest choćby w przypadku opiniowania m.in. projektów lokalizacji przystanków przy nowych lub wyremontowanych ulicach. Dużym zainteresowaniem cieszyła się także prezentacja zasad przygotowywania tablic z tzw. koralikami (czyli z przebiegiem trasy), które są obecne w wybranych pojazdach.

Od teorii do praktyki

Pomiędzy kolejnymi wykładami, uczestniczki warsztatów miały szansę „podglądać", w jaki sposób pracownicy ZTM wykorzystują wiedzę teoretyczną w praktyce. Sprawdziły m.in., na czym polega modelowanie komunikacji miejskiej przy użyciu programu komputerowego VISUM oraz jak buduje się rozkłady jazdy za pomocą programu BUSMAN.

VISUM jest nowatorskim programem dostarczającym mnóstwo narzędzi do **wspomagania planowania transportu**, zarówno publicznego, jak i indywidualnego. Jeżeli znamy odpowiedzi na pytania, skąd dokąd oraz jakim środkiem transportu podróżuje dana grupa pasażerów, VISUM w znacznym stopniu ułatwia zaplanowanie rozkładu ruchu. Najpoważniejszą przeszkodą w eksploatowaniu programu jest, wspomniany wcześniej, brak rzetelnych danych. Obecnie Zarząd Transportu Miejskiego korzysta z wyników Warszawskiego Badania Ruchu, które niestety prowadzone jest raz na kilka lat.

Drugim programem, którego możliwości zaprezentowano w trakcie warsztatów jest BUSMAN firmy AGC. Program służy do **projektowania i synchronizacji rozkładów jazdy** oraz tworzenia informacji pasażerskiej. Największe zaskoczenie wzbudził fakt, jak wiele danych (m.in. szczegółowe

Maria Zych (od lewej), Joanna Baran i Aleksandra Górecka w trakcie prezentacji progra-mu VISUM, prowadzonej przez Artura Zająca z Sekcji Kształtowania Układu Komunikacyjnego

pomiary wykorzystania pojazdów wykonywane przez pracowników Działu Nadzoru Przewozów) trzeba poddać analizie i następnie wprowadzić do programu, aby wygenerować najbardziej optymalny rozkład jazdy, uwzględniający aktualne możliwości taborowe przewoźników.

Ostatnim punktem warsztatów było zapoznanie uczestniczek z drugim – obok organizacji komunikacji miejskiej – obszarem działalności Zarządu Transportu Miejskiego, czyli **nadzorem**. Pracownicy Działu Nadzoru Przewozów przybliżyli zasady pracy dyżurnego ZTM, odpowiedzialnego m.in. za zbieranie informacji o funkcjonowaniu komunikacji oraz podejmowanie działań zmierzających do minimalizowania wpływu awarii i wypadków na kursowanie pojazdów komunikacji miejskiej. Uczestniczki warsztatów miały także okazję sprawdzić, na czym polega praca nadzoru ruchu na mieście. Wraz z dyspozytorem ZTM wybrały się na miejsce kolizji tramwaju z samochodem osobowym.

Co najbardziej zaskoczyło Was podczas warsztatów w Zarządzie Transportu Miejskiego?

Odpowiadają: Maria Zych, Joanna Baran i Aleksandra Górecka

Najbardziej w szkoleniu zaskoczyła nas otwartość pracowników ZTM. Myślałyśmy, że zajmie się nami jedna lub dwie osoby i będziemy przemykać po budynku tak, by nikomu nie przeszkadzać, a zostałyśmy przyjęte z wielką życzliwością. Pracownicy ZTM z zapałem i zaangażowaniem starali się odpowiadać na wszystkie nasze pytania i pomóc nam zrozumieć zawiłości związane z tworzeniem tak rozbudowanej sieci transportu zbiorowego, jaka funkcjonuje w Warszawie. Jednocześnie zajmowali się oczywiście swoimi codziennymi zadaniami, co pozwoliło nam zobaczyć na własne oczy, jak wielu obowiązkom naraz muszą podołać, co zresztą udaje im się robić z urzekającą wytrwałością pasjonatów komunikacji miejskiej.

KOMUNIKACJA W OKRESIE WSZYSTKICH ŚWIĘTYCH

25 linii autobusowych i dwie linie tramwajowe „C" będą obsługiwały cmentarze od 1 do 3 listopada br. Linia C09 – łącząca Metro Młociny z Cmentarzem Północnym – kursuje od 26 października. Dodatkowo zostaną wprowadzone zmiany w kursowaniu części linii tramwajowych i autobusowych.

31 października (czwartek)

31 października będzie kursowała linia **C09** na trasie: **METRO MŁOCINY** – Kasprowicza – Nocznickiego – Wólczyńska – Opłotek – Palisadowa – Wóycickiego – **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** (powrót: Wóycickiego – Wólczyńska). Zostanie także uruchomione kursowanie linii **409** na trasie podstawowej **CH ARKADIA** – Powązki – Metro Młociny – CM. PÓŁNOCNY **(wszystkie bramy)**. Autobusy linii **C09** i **409** będą podjeżdżały na przystanki w ramowych godzinach **8.30-18.00**. Dodatkowo autobusy linii **701** – od około godziny **9.00 do około godziny 15.00** – będą podjeżdżały **do bramy zachodniej Cmentarza Północnego**.

1-3 listopada (piątek-niedziela)

25 specjalnych linii autobusowych „C" oraz dwie cmentarne linie tramwajowe będą kursowały codziennie od 1 do 3 listopada. Jednocześnie zostaną wprowadzone zmiany w kursowaniu wybranych linii tramwajowych i autobusowych. Kursowanie linii **212** i **800** zostanie **zawieszone od 1 do 3 listopada**. Linia **426 nie będzie jeździła w dniu Wszystkich Świętych**.

Linie „C"

W dniach 1-3 listopada dojazd do cmentarzy zapewni 25 specjalnych linii autobusowych i dwie linie tramwajowe „C". **We Wszystkich Świętych autobusy „C"** będą kursowały w ramowych godzinach **7.00-19.00**. Z najpopularniejszych linii **C11** (obsługująca Cmentarz Bródnowski i Powązki) oraz **C12** i **C90** (obsługujące Powązki) pasażerowie będą mogli skorzystać **do około godziny 21.00**.

W **Dzień Zaduszny** linie cmentarne będą kursowały ramowo **od godziny 8.00 do godziny 18.00**, z wyjątkiem linii **C11**, **C12** i **C90**, które będą dostępne **do około godziny 20.00**.

W niedzielę, **3 listopada**, autobusy „C" będą podjeżdżały na przystanki w ramowych godzinach **9.00-17.00**. Linie **C11**, **C12** i **C90** będą kursowały **do około godziny 18.00**.

Specjalne **linie tramwajowe „C"** – od 1 do 3 listopada – będą kursowały w ramowych godzinach **7.00-19.00**.

TRASY OBSŁUGIWANE PRZEZ LINIE „C”

C1	**ANNOPOL** - Annopol - Rembielińska - Matki Teresy z Kalkuty - Odrowąża - Starzyńskiego - most Gdański - Słomińskiego - rondo Zgrupowania AK „Radosław” - Okopowa - al. Solidarności - Wolska - **CM. WOLSKI**
C6	**ŻERAŃ WSCHODNI** - Annopol - Rembielińska - Matki Teresy z Kalkuty - Odrowąża - 11 Listopada - Targowa - Ratuszowa - Jagiellońska - al. Solidarności - most Śląsko-Dąbrowski - al. Solidarności - Wolska - **CM. WOLSKI**
C07	**ŻERAŃ FSO** - Modlińska - Światowida - Mehoffera - LEŚNEJ POLANKI - Mehoffera - Modlińska - **ŻERAŃ FSO**
C09	**METRO MŁOCINY** - Kasprowicza - Nocznickiego - Wólczyńska - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.**
C11	**CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)** - św. Wincentego - Starzyńskiego - most Gdański - Słomińskiego - rondo Zgrupowania AK „Radosław” - Okopowa - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
C12	**CM. WOLSKI** - Fort Wola - Wolska - Połczyńska - Powstańców Śląskich - al. Reymonta - Broniewskiego - Elbląska - Krasińskiego (powrót: Krasińskiego - Broniewskiego) - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
C13	**CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)** - św. Wincentego - Starzyńskiego - most Gdański - Słomińskiego - rondo Zgrupowania AK „Radosław” - al. Jana Pawła II - Popiełuszki - Słowackiego - Żeromskiego - Wólczyńska - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.**
C14	**CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** - Wóycickiego - Wólczyńska - Żeromskiego - Perzyńskiego - Broniewskiego - Elbląska - Krasińskiego (powrót: Krasińskiego - Broniewskiego) - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
C20	**DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)** - Kijowska - Targowa - Kłopotowskiego - Jagiellońska - al. Solidarności - Radzymińska - Gorzykowska - Handlowa - Kołowa - **CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)** - św. Wincentego - 11 Listopada - Stalowa - Rzeszotarskiej - al. Solidarności - Jagiellońska - Marcinkowskiego - Targowa - Kijowska - **DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)**
C22	**PL. WILSONA** - Krasińskiego - Popiełuszki - al. Jana Pawła II - rondo Zgrupowania AK „Radosław” - Okopowa - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
C25	**CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)** - św. Wincentego - Starzyńskiego - Jagiellońska - Marcinkowskiego - Targowa (powrót: Targowa - Kłopotowskiego - Jagiellońska) - al. Zieleniecka - aleja i most Poniatowskiego - Aleje Jerozolimskie - pl. Zawiszy - Grójecka - **PL. NARUTOWICZA**
C27	**KRÓLEWSKA** - Marszałkowska - al. Solidarności - Radzymińska - Gorzykowska - Handlowa - Kołowa - **CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)** - św. Wincentego - Starzyńskiego - most Gdański - Słomińskiego - Międzyparkowa - Andersa - pl. Bankowy - Marszałkowska - **KRÓLEWSKA**
C30	**WIATRACZNA** - Grochowska - Zamoyskiego - Targowa - Kłopotowskiego - Jagiellońska (powrót: Jagiellońska - Marcinkowskiego - Targowa) - Starzyńskiego - Odrowąża - Staniewicka - Pożarowa - **CM. BRÓDNOWSKI (ODROWĄŻA)** (powrót: Odrowąża - Starzyńskiego)
C40	**METRO MŁOCINY** - Kasprowicza - Nocznickiego - Wólczyńska - Estrady - Dziekanowska - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH.**

TRASY OBSŁUGIWANE PRZEZ LINIE „C”

C42	**KRÓLEWSKA** - Marszałkowska - pl. Bankowy - Andersa - Mickiewicza - pl. Wilsona - Słowackiego - Żeromskiego - Wólczyńska - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.**
C50	**CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** - Wóycickiego - Wólczyńska (powrót: Wólczyńska - Opłotek - Palisadowa - Wóycickiego) - Estrady - Dziekanowska - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH.**
C51	**WIATRACZNA** - al. Stanów Zjednoczonych - Grenadierów - al. Waszyngtona - al. Poniatowskiego - most Poniatowskiego - Aleje Jerozolimskie - pl. Zawiszy - Towarowa - Okopowa - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
C56	**BRÓDNO-PODGRODZIE** - Chodecka - Łojewska - Łabiszyńska - Kondratowicza - Chodecka - Wyszogrodzka - Bartnicza - Wysockiego - Marywilska - Płochocińska - Modlińska - trasa mostu Marii Skłodowskiej-Curie - Nocznickiego - Wólczyńska - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.**
C63	**PL. NARUTOWICZA** - Grójecka - pl. Zawiszy - Towarowa - Okopowa - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
C69	**WIATRACZNA** - Grochowska - Zamoyskiego - Targowa - Kłopotowskiego - Jagiellońska (powrót: Jagiellońska - Marcinkowskiego - Targowa) - Starzyńskiego - św. Wincentego - **CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)**
C70	**DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)** - Kijowska - Targowa - Kłopotowskiego - Jagiellońska (powrót: Jagiellońska - Marcinkowskiego - Targowa) - al. Solidarności - Okopowa - Powązkowska - Krasińskiego - Broniewskiego - Galla Anonima - Kochanowskiego (powrót: Rudnickiego - Broniewskiego) - Conrada - Wólczyńska - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.**
C76	**KRÓLEWSKA** - Marszałkowska - al. Solidarności - Szwedzka - Odrowąża - Staniewicka - Pożarowa - **CM. BRÓDNOWSKI (ODROWĄŻA)** - Odrowąża - Starzyńskiego - most Gdański - Słomińskiego - Międzyparkowa - Andersa - pl. Bankowy - Marszałkowska - **KRÓLEWSKA**
C80	**PL. TRZECH KRZYŻY** - Nowy Świat - Krakowskie Przedmieście - Miodowa - pl. Krasińskich - Świętojerska - Anielewicza - Okopowa - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
C81	**METRO MŁOCINY** - trasa mostu Marii Skłodowskiej-Curie - Marymoncka - Pułkowa - Łomianki - Dziekanów Leśny - Łomna Las - **Palmiry** - **POCIECHA** *(Uwaga! Autobusami linii C81 będzie można podróżować na podstawie biletów ważnych w 1. strefie biletowej)*
C84	**PL. NARUTOWICZA** - Grójecka - Kopińska - Grzymały-Sokołowskiego - Aleje Jerozolimskie - al. Prymasa Tysiąclecia - Kasprzaka - Wolska - Połczyńska - Powstańców Śląskich - Conrada - Wólczyńska - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.**
C88	**WIATRACZNA** - al. Stanów Zjednoczonych - most Łazienkowski - al. Armii Ludowej - al. Niepodległości - Chałubińskiego - al. Jana Pawła II - Popiełuszki - Słowackiego - Żeromskiego - Wólczyńska - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.**
C90	**KRÓLEWSKA** - Marszałkowska - pl. Bankowy - al. Solidarności - Okopowa - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**

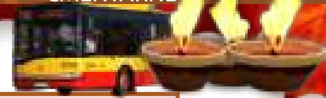
WAŻNE! W pojazdach linii cmentarnych obowiązują **wszystkie bilety z taryfy ZTM.**

We **Wszystkich Świętych autobusy** będą kursowały według **świątecznego rozkładu jazdy**, **tramwaje** zgodnie z **rozkładem sobotnim**, a dla **metra** zostanie wprowadzony **specjalny rozkład jazdy**. **2 i 3 listopada tramwaje** będą podjeżdżały na przystanki zgodnie z rozkładem jazdy obowiązującym **w soboty**, a **metro** będzie kursowało według **specjalnego rozkładu jazdy**.

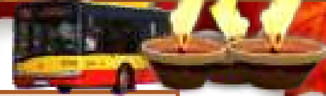
Na czas funkcjonowania specjalnej komunikacji umożliwiającej dojazd do cmentarzy, czyli od 1 do 3 listopada – zostaną wprowadzone zmiany w kursowaniu wybranych linii tramwajowych i autobusowych. Część zmian zostanie wprowadzona na całe dnie, a inne tylko w godzinach kursowania linii cmentarnych lub poza godzinami ich kursowania.

ZMIANY ZOSTANĄ WPROWADZONE DLA LINII:

22	wydłużenie trasy przez cały dzień: DW. WSCHODNI (KIJOWSKA) - ... - al. Jana Pawła II - **Broniewskiego - Wólczyńska - Nocznickiego - METRO MŁOCINY**
41	uruchomienie na trasie podstawowej WORONICZA – ŻERAŃ WSCHODNI
102	skierowanie w kierunku pętli MŁYNÓW, w godzinach kursowania linii cmentarnych – na trasę: PKP OLSZYNKA GROCHOWSKA - ... - Kopernika - Świętokrzyska - **Nowy Świat - Aleje Jerozolimskie - Marszałkowska** - Królewska - Grzybowska - ... – MŁYNÓW
103	skierowanie w obu kierunkach na trasę: • poza godzinami kursowania linii cmentarnych: DW. ZACHODNI (TUNELOWA) - ... - Płocka - **Górczewska - al. Prymasa Tysiąclecia - al. Armii Krajowej** - gen. Maczka - ... - METRO MŁOCINY • w godzinach kursowania linii cmentarnych: DW. ZACHODNI (TUNELOWA) - ... - Płocka - **Górczewska - al. Prymasa Tysiąclecia - al. Armii Krajowej - Broniewskiego** - Jarzębskiego (powrót: Jarzębskiego - Galla Anonima - Kochanowskiego - **Rudnickiego**) - ... - METRO MŁOCINY
104	skierowanie w obu kierunkach, przez cały dzień – na trasę: BRZEZINY - ... - Łabiszyńska - Kondratowicza - Bazyliańska - **Wysockiego - Bartnicza - REMBIELIŃSKA 06 - Rembielińska** - Kondratowicza - ... – BRZEZINY
105	skierowanie w kierunku pętli OS.GÓRCZEWSKA, w godzinach kursowania linii cmentarnych – na trasę: BROWARNA - ... - Kopernika - Świętokrzyska - **Nowy Świat - Aleje Jerozolimskie - Marszałkowska** - Królewska - Grzybowska - ... – OS. GÓRCZEWSKA
107	skierowanie w kierunku pętli ESPERANTO, w godzinach kursowania linii cmentarnych – na trasę: KIERBEDZIA - ... - pl. Powstańców Warszawy - Mazowiecka - **Królewska - pl. Piłsudskiego - Moliera - pl. Teatralny - Senatorska** - pl. Bankowy - Andersa - ... – ESPERANTO
114	skierowanie w obu kierunkach, przez cały dzień – na trasę: BRÓDNO-PODGRODZIE - ... - Marymoncka - **Pułkowa - Wóycickiego - Żubrowa - ŻUBROWA-UKSW 01 - Żubrowa - Dzierżoniowska** - Pułkowa - Marymoncka - ... - BRÓDNO-PODGRODZIE
115	w przypadku braku możliwości przejazdu ulicą Złotej Jesieni – skierowanie w obu kierunkach na trasę: MOKRY ŁUG - ... - Hiacyntowa - Techniczna - **Zagórzańska – ALEKSANDRÓW 51 - Zagórzańska** - Techniczna - Hiacyntowa - ... - MOKRY ŁUG
122	skierowanie na trasę: • w kierunku pętli OS. GÓRCZEWSKA, poza godzinami kursowania linii cmentarnych: GWIAŹDZISTA - ... - Krasińskiego – **Broniewskiego - Elbląska** - Powązkowska - ... - OS. GÓRCZEWSKA • w obu kierunkach, w godzinach kursowania linii cmentarnych: GWIAŹDZISTA - ... - pl. Wilsona - Krasińskiego - **Broniewskiego - Galla Anonima** - Kochanowskiego (powrót: Kochanowskiego - **Rudnickiego - Broniewskiego**) - Powstańców Śląskich - ... - OS. GÓRCZEWSKA



126	skierowanie 1 listopada, w obu kierunkach, przez cały dzień – na trasę: NOWODWORY - ... - Płochocińska - **z pominięciem podjazdów do przystanku KUPIECKA** - Marywilska - ... - Chodecka - **Kondratowicza - Łabiszyńska - SUWALSKA 03** (powrót: **Łojewska - Chodecka**)
134	skierowanie w obu kierunkach, przez cały dzień – na trasę: OLESIN - ... - Łabiszyńska - Kondratowicza - **Rembielińska - KONDRATOWICZA 05 - Rembielińska - Bartnicza - Wysockiego** - Bazyliańska - Kondratowicza - ... – OLESIN
139	skierowanie w kierunku pętli METRO WILANOWSKA, przez cały dzień – na trasę: OGRÓD BOTANICZNY - ... - **Łukasza Drewny - Przekorna** - Przyczółkowa - al. Wilanowska - METRO WILANOWSKA
142	w przypadku braku możliwości przejazdu ulicą Złotej Jesieni – skierowanie w obu kierunkach na trasę: WIATRACZNA - ... - Hiacyntowa - Techniczna - **Zagórzańska - ALEKSANDRÓW 51 - Zagórzańska** - Techniczna - Hiacyntowa - ... - WIATRACZNA
156	skierowanie na trasę: • w obu kierunkach, poza godzinami kursowania linii cmentarnych: METRO MŁOCINY - ... - Kondratowicza - **św. Wincentego - Smoleńska - Witebska** - Ossowskiego (powrót: Ossowskiego - **Kołowa - św. Wincentego**) - ... - DW. WSCHODNI (KIJOWSKA) • w obu kierunkach, w godzinach kursowania linii cmentarnych: METRO MŁOCINY - ... - św. Wincentego - **Gilarska - Samarytanka - Jórskiego - Radzymińska - Trocka** - Pratulińska - Handlowa - Ossowskiego - ... - DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)
161	w kierunku pętli ZBÓJNA GÓRA, w przypadku braku możliwości dojazdu do pętli IZBICKA-CMENTARZ: OLECKA - ... - Panny Wodnej - Izbicka - Kwitnącej Akacji - Cygańska - Podmokła - ZBÓJNA GÓRA
169	skierowanie , w godzinach kursowania linii cmentarnych na trasę: • w kierunku pętli BRÓDNO-PODGRODZIE: DW. WSCHODNI (KIJOWSKA) - ... - św. Wincentego - **Smoleńska - Witebska - Ossowskiego - Handlowa - Pratulińska - Trocka - Radzymińska - Jórskiego - Samarytanka - Gilarska** - św. Wincentego - ... - BRÓDNO-PODGRODZIE; • w kierunku pętli DW. WSCHODNI (KIJOWSKA): BRÓDNO-PODGRODZIE - ... - św. Wincentego - **Gilarska - Samarytanka - Jórskiego - Radzymińska - al. Solidarności** - Jagiellońska - ... - DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)
174	skierowanie w obu kierunkach, przez cały dzień – na trasę: BOKSERSKA - ... - Królewska - pl. Piłsudskiego - **PL. PIŁSUDSKIEGO 06 - Moliera - Senatorska - Miodowa - Kapucyńska - al. Solidarności - pl. Bankowy - Marszałkowska** - Królewska - Grzybowska - ... - BOKSERSKA
176	skierowanie w obu kierunkach, przez cały dzień – na trasę: CHOSZCZÓWKA - ... - Marywilska - Wysockiego - **Bazyliańska - Rembielińska - KONDRATOWICZA 05 - Rembielińska - Bartnicza** - Wysockiego - Marywilska - ... - CHOSZCZÓWKA
178	skierowanie w kierunku pętli PKP URSUS, w godzinach kursowania linii cmentarnych – na trasę: KONWIKTORSKA - ... - pl. Krasińskich - Miodowa - **Kapucyńska - al. Solidarności - pl. Bankowy - Marszałkowska** - Królewska - Grzybowska - ... - PKP URSUS
180	skierowanie w obu kierunkach, w godzinach kursowania linii cmentarnych, na trasę: WILANÓW - ... - Okopowa - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
181	skierowanie na trasę: • tylko w kierunku cmentarza, poza godzinami kursowania linii cmentarnych: PL. WILSONA - ... - Marymoncka - **Pułkowa - Wóycickiego** - CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ. • w obu kierunkach, w godzinach kursowania linii cmentarnych: PL. WILSONA - ... - Marymoncka - **Nocznickiego - Wólczyńska - Wóycickiego** - CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.



183	skierowanie w obu kierunkach, przez cały dzień – na trasę: WIATRACZNA - ... - Ilskiego - al. Komandosów - **Grzybowa - Szosowa - Wspólna - Szosowa - Grzybowa - NIEDZIAŁKOWSKIEGO 01** - al. Komandosów - Ilskiego - ... – WIATRACZNA
191	skierowanie w obu kierunkach, przez cały dzień – na trasę: REGULSKA - ... - Grójecka - pl. Narutowicza - **Grójecka - pl. Zawiszy - Towarowa - PL. ZAWISZY**
204	skierowanie w obu kierunkach, przez cały dzień – na trasę: OS. DERBY - ... - Łabiszyńska - Kondratowicza - **Bazyliańska - Wysockiego - Bartnicza - REMBIELIŃSKA 06** - Rembielińska - Kondratowicza - ... - OS. DERBY
212	zawieszenie kursowania w dniach 1 – 3 listopada
227	skierowanie w obu kierunkach, w godzinach kursowania linii cmentarnych na trasę: DW. CENTRALNY - ... - św. Wincentego - **Smoleńska - Ossowskiego** (powrót: **Ossowskiego - Barkocińska - Gorzykowska - Radzymińska - al. Solidarności - Szwedzka** - Starzyńskiego) - **Handlowa - Pratulińska - Trocka - Radzymińska - Jórskiego - Gilarska** - św. Wincentego - ... - BRÓDNO-PODGRODZIE
409	skierowanie w obu kierunkach, przez cały dzień – na trasę: CH ARKADIA - ... - Powązkowska - **Krasińskiego - Broniewskiego - Galla Anonima** - Kochanowskiego (powrót: Kochanowskiego - **Rudnickiego**) - Conrada - **Wólczyńska (z pominięciem: METRO MŁOCINY oraz BRAMY PÓŁNOCNEJ i GŁÓWNEJ CM. PÓŁNOCNEGO)** - Estrady - CM. PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH.
426	zawieszenie kursowania 1 listopada
500	skierowanie na trasę, w obu kierunkach, w godzinach kursowania linii cmentarnych: **RONDO „RADOSŁAWA" 53** - ... - św. Wincentego - **Smoleńska - Ossowskiego** (powrót: **Ossowskiego - Barkocińska - Gorzykowska - Radzymińska - al. Solidarności - Szwedzka** - Starzyńskiego) - **Handlowa - Pratulińska - Trocka - Radzymińska - Jórskiego - Gilarska** - św. Wincentego - ... - BRÓDNO-PODGRODZIE
517	uruchomienie dodatkowych kursów na trasie skróconej: URSUS-NIEDŹWIADEK - ... - Aleje Jerozolimskie - **Bracka - PL. TRZECH KRZYŻY 08**
701	skierowanie na trasę, w obu kierunkach, w godzinach kursowania linii cmentarnych: METRO MŁOCINY - Kasprowicza - Sokratesa - Wólczyńska - **z pominięciem podjazdów do CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** - Wólczyńska - Estrady - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH.** - - Estrady - ... - ŁOMIANKI (ZACHODNIA)
724	skierowanie – tylko w kierunku pętli METRO WILANOWSKA, przez cały dzień – na trasę: PIASECZNO (DOM KULTURY) - ... - Bielawa - Warszawa: **Łukasza Drewny - Przekorna** - Przyczółkowa - al. Wilanowska - METRO WILANOWSKA
727	zwiększenie częstotliwości kursowania
800	zawieszenie kursowania linii (w zastępstwie uruchomienie linii C81)
L10	skierowanie w obu kierunkach, przez cały dzień – na trasę: PKP LEGIONOWO - ... - Legionowo: Parkowa - przejazd kolejowy - **Kolejowa - al. Legionów** - Cynkowa - ... - WIELISZEW-PLAŻA

N02	skierowanie w obu kierunkach, w noce z 1 na 2 i z 2 na 3 listopada – na trasę: MARYSIN - ... - Barkocińska - Ossowskiego - **Kołowa - św. Wincentego** (powrót: **św. Wincentego - Smoleńska - Witebska** - Ossowskiego) - Kondratowicza - Bazyliańska - ... - METRO MŁOCINY
N12	skierowanie tylko w kierunku pętli TARGÓWEK, w noce z 1 na 2 i z 2 na 3 listopada – na trasę: DW. CENTRALNY - ... - Starzyńskiego - św. Wincentego - **Smoleńska - Witebska** - Ossowskiego - Barkocińska - ... – TARGÓWEK
N14	skierowanie w obu kierunkach, w noce z 1 na 2 i z 2 na 3 listopada – na trasę: DW. CENTRALNY - ... - Szwedzka - **św. Wincentego - Matki Teresy z Kalkuty - Chodecka** (powrót: Chodecka - **Kondratowicza - św. Wincentego**) - Łojewska - Łabiszyńska - ... – OLESIN
N41	skierowanie w obu kierunkach, w noce z 1 na 2 i z 2 na 3 listopada – na trasę: DW. CENTRALNY - ... - Powązkowska - Krasińskiego - Broniewskiego (powrót: Broniewskiego - **Elbląska** - Krasińskiego) - ... - Marymoncka - Pułkowa - Wóycickiego - **Żubrowa - ŻUBROWA-UKSW 01** (powrót: **Żubrowa - Dzierżoniowska** - Pułkowa)
N62	skierowanie tylko w kierunku pętli WOŁOMIN (OS. NIEPODLEGŁOŚCI), w noce z 1 na 2 i z 2 na 3 listopada – na trasę: DW. CENTRALNY - ... - Starzyńskiego - św. Wincentego - **Smoleńska - Witebska** - Ossowskiego - Barkocińska - ... - WOŁOMIN (OS. NIEPODLEGŁOŚCI)
N64	skierowanie w obu kierunkach, w noce z 1 na 2 i z 2 na 3 listopada – na trasę: DW. CENTRALNY - ... - Szwedzka - **św. Wincentego - Matki Teresy z Kalkuty - Chodecka** (powrót: Chodecka - **Kondratowicza - św. Wincentego**) - Łojewska - Łabiszyńska - ... – CHOSZCZÓWKA
N91	skierowanie tylko w kierunku pętli DW. CENTRALNY, w noce z 1 na 2 i z 2 na 3 listopada – na trasę: CM. PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH. - ... - Broniewskiego - **Elbląska** - Krasińskiego - Powązkowska - ... - DW. CENTRALNY

Codziennie – od 31 października do 3 listopada – będzie prowadzona relacja na żywo z funkcjonowania komunikacji miejskiej. Zapraszamy na **www.ztm.waw.pl** oraz na **www.facebook.com/ztm.warszawa** i **twitter.com/ztm_warszawa**

POP-y OD 1 DO 3 LISTOPADA

We Wszystkich Świętych będą otwarte cztery Punkty Obsługi Pasażerów ZTM – Młociny, Plac Wilsona, Ratusz Arsenał oraz punkt na Lotnisku Chopina. Z usług wybranych POP-ów będzie można także skorzystać w Dzień Zaduszny oraz w niedzielę, 3 listopada.

1 listopada – w godzinach **7.00-19.00** – będą czynne Punkty Obsługi Pasażerów zlokalizowane na stacjach metra **Młociny**, **Plac Wilsona** i **Ratusz Arsenał.** Punkt na **Lotnisku Chopina** będzie otwarty **od godziny 7.00 do godziny 20.00**.

W **Dzień Zaduszny** pasażerowie będą mieli do dyspozycji POP-y: **Młociny**, **Plac Wilsona** i **Ratusz Arsenał**, które będą czynne **od godziny 8.00 do godziny 18.00**. W godzinach **7.00-20.00** będzie można także wybrać się do punktów na stacji metra **Centrum** (Centrum I) oraz na **Lotnisku Chopina**.

3 listopada punkty na stacjach metra **Młociny**, **Plac Wilsona** i **Ratusz Arsenał** będą czynne w godzinach **9.00-17.00**. Z usług POP-u na **Lotnisku Chopina** będzie można skorzystać **od godziny 7.00 do godziny 20.00**.

Pozostałe Punkty Obsługi Pasażerów od 1 do 3 listopada będą nieczynne.

INFORMATORZY ZTM-u POMOGĄ

We Wszystkich Świętych na stołecznych ulicach będzie obecnych ponad 80 informatorów ZTM, którzy będą udzielali informacji o komunikacji miejskiej. Informatorzy będą pełnili dyżury także 2 i 3 listopada.

Od 1 do 3 listopada informatorzy ZTM będą obecni w kilkudziesięciu – najważniejszych w okresie Wszystkich Świętych – punktach w mieście. Będzie ich można spotkać przy **cmentarzach:** Bródnowskim, Powązkowskim, Północnym, Wawrzyszewskim i Wolskim.

Informatorzy będą pełnili dyżury także przy **stacjach metra**: Centrum, Ratusz Arsenał, Marymont i Młociny oraz przy dworcach: Centralnym, Wschodnim, Zachodnim, Gdańskim i Wileńskim.

Tradycyjnie nie zabraknie ich również przy popularnych punktach przesiadkowych, czyli m.in. na placu Bankowym, placu Trzech Krzyży, placu Narutowicza, w okolicach skrzyżowania ul. Okopowej z al. Solidarności oraz na rondzie Starzyńskiego i rondzie Wiatraczna.

1 listopada informatorzy będą pełnili dyżur w godzinach 7.00-19.00, w Zaduszki od godziny 8.00 do godziny 18.00, a 3 listopada w godzinach 9.00-17.00.

NIE BYŁO I NIGDY NIE BĘDZIE DWÓCH IDENTYCZNYCH AKCJI ZNICZ

– mówi **Grzegorz Dragan**, kierownik Sekcji Eksploatacji w Dziale Organizacji Przewozów ZTM-u.

Dlaczego? Znajdą Państwo odpowiedź poniżej. Grzegorz Dragan, który od wielu lat pracuje w Dziale Organizacji Przewozów Zarządu Transportu Miejskiego i w zespołach, które przygotowują organizację specjalnej komunikacji, m.in. w okresie Wszystkich Świętych lub podczas imprez masowych opowiedział Czytelnikom iZTM o tym, co dzieje się, zanim linie cmentarne wyjadą na trasy...

Bez przesady można stwierdzić, że przygotowania do kolejnej Akcji Znicz rozpoczynają się już w trakcie poprzedniej. Na bieżąco wyciągamy wnioski z zaobserwowanych sytuacji, analizujemy sygnały przekazywane „na gorąco" przez pasażerów, kierowców i media. Te z nich, które są możliwe do realizacji natychmiast, wdrażamy „operacyjnie", pozostałe oceniamy pod kątem możliwości ich uwzględnienia w kolejnym roku. Bezpośrednio po zakończeniu Akcji ugruntowaną tradycją jest analiza dalszych spostrzeżeń, wniosków i uwag przekazywanych przez przewoźników, komórki organizacyjne ZTM, służby miejskie oraz inne instytucje, zaangażowane w działania związane z Akcją Znicz.

Zmiany w układzie komunikacyjnym, wynikające z długotrwałych prac drogowych i inwestycji, wprowadzane w trakcie kolejnych miesięcy, także są na bieżąco omawiane pod kątem ich wpływu na Akcję Znicz. Jeśli okoliczności wskazują, że konkretna zmiana może potrwać do listopada, w naszych opiniach do przedstawianych projektów czasowej organizacji ruchu sugerujemy uwzględnienie rozwiązań istotnych z punktu widzenia specjalnej organizacji komunikacji w okresie Wszystkich Świętych.

Trzy miesiące przed Akcją zwiększa się dynamika przygotowań, które zaczynają już wówczas być bardziej sformalizowane. Tradycyjnie na początku września każdego roku odbywają się spotkania przedstawicieli służb miejskich i policji, organizowane przez inżyniera ruchu m.st. Warszawy, poświęcone przygotowaniom do kolejnej Akcji Znicz. Odpowiednio wcześniej przekazujemy nasze wystąpienie zawierające uwagi i propozycje, niezbędne do uwzględnienia w projekcie organizacji ruchu przygotowywanego przez Zarząd Dróg Miejskich. **Temperatura dyskusji na spotkaniach bywa wysoka, ale dzięki przekonującym argumentom nasze postulaty w większości są uwzględniane**. Na tym etapie przygotowań ustalane są już także ogólne założenia dotyczące godzin obowiązywania specjalnej organizacji ruchu w rejonie cmentarzy, co dla nas przekłada się m.in. na ramowe godziny kursowania linii cmentarnych.

Kolejne tygodnie to czas wizji lokalnych w terenie, korespondencji z zarządami cmentarzy, kontaktów z innymi służbami miejskimi, służbami porządkowymi i przewoźnikami.

Patrząc na dość stabilny układ linii cmentarnych można odnieść wrażenie, że nasze działanie to stosunkowo proste powielanie schematu. To tylko pozory. Przygotowujemy wielką operację logistyczną, która w tak dużej aglomeracji jak warszawska, nigdy nie będzie wyglądać tak samo, jak przed rokiem. Czas nie stoi w miejscu, zmienia się miasto, a wraz z nim system komunikacji miejskiej. Zmienia się tabor, jego struktura i inne elementy organizacyjne, rzutujące na funkcjonowanie przewoźników. Zakończone inwestycje umożliwiają usprawnienia, a inwestycje aktualnie trwające – zmuszają do modyfikacji wcześniej stosowanych rozwiązań. Każdego roku inna jest sekwencja dni, w których funkcjonuje specjalna organizacja komunikacji. Te wszystkie okoliczności musimy na etapie przygotowań precyzyjnie zdiagnozować i uwzględnić. Dla pasażera są to często niezauważalne detale, dla nas, jako organizatora komunikacji – kluczowe warunki sprawnego funkcjonowania całego systemu. Z perspektywy kilkunastu lat mogę stwierdzić, że z punktu widzenia pionu przewozów nie było i nigdy nie będzie dwóch identycznych Akcji Znicz

Działania te znajdują później konkretny efekt w ostatecznym kształcie projektu organizacji ruchu i rozwiązaniach wdrażanych w terenie.

Przygotowujemy wielką operację logistyczną, która w tak dużej aglomeracji jak warszawska, nigdy nie będzie wyglądać tak samo, jak przed rokiem. Czas nie stoi w miejscu, zmienia się miasto, a wraz z nim system komunikacji miejskiej

Najbardziej intensywny okres przygotowań to oczywiście druga połowa września i październik. Warunkiem powodzenia Akcji jest wcześniejsza, mało efektowna, ale bardzo żmudna i pracochłonna analiza szczegółów, takich jak odpowiednie dopasowanie liczby autobusów i godzin kursowania linii do układu kalendarzowego poszczególnych dni, konstrukcja szczegółowych przebiegów tras i rozkładów jazdy, aktualizacja informacji taborowej i przystankowej, przygotowanie zleceń i pism z dyspozycjami dla przewoźników. Uzgodnienie tego wszystkiego wymaga setek mejli, rozmów telefonicznych i „obfitej" dokumentacji. Z naszych doświadczeń wynika, że i w bieżącym roku, mimo wprowadzenia pierwszych zmian od 12 października, stan intensywnych przygotowań potrwa do końca miesiąca. Potem przyjdzie pierwszy dzień zasadniczej Akcji Znicz i praktyka zweryfikuje założenia teoretyczne. A wtedy o wszystkim zadecydują takie czynniki, jak nasze zaangażowanie, pogoda i trochę szczęścia, które pozwoli uniknąć nadmiaru niespodzianek.

Najistotniejszym elementem specjalnej organizacji komunikacji w okresie Wszystkich Świętych są oczywiście linie cmentarne. Na przestrzeni lat wypracowaliśmy schemat połączeń, który został zaakceptowany przez pasażerów i spełnia swoje zadania. Tradycyjny układ pętli (krańców) i tras linii cmentarnych jest dość stabilny. Wychodzimy bowiem z założenia, że nie ma potrzeby zmieniać w sposób rewolucyjny tego, co – jak wskazują opinie ogromnej większości pasażerów – funkcjonuje dobrze. Należy też pamiętać, że Wszystkich Świętych to święto szczególne. Z naszych usług korzysta wówczas bardzo duża liczba osób w zaawanso-

wanym wieku, z natury bardziej konserwatywnych także w zachowaniach komunikacyjnych, np. pod względem tras przejazdu i utrwalonej kolejności odwiedzanych cmentarzy. Z uwagi na wprowadzane ograniczenia w ruchu pojazdów indywidualnych, komunikacją zbiorową poruszają się wówczas także osoby, które na co dzień oglądają ją tylko zza szyb własnych samochodów. One również w sposób szczególny zapamiętują „przetrenowane" w poprzednich latach schematy zachowań.

Nie zmieniając utrwalonych elementów systemu staramy się jednocześnie wzbogacać go o nowe rozwiązania. Rosnąca popularność funkcjonującej od roku 2008 linii C09 wskazuje, że udaje nam się trafnie odczytywać potrzeby pasażerów. W bieżącym roku kolejny raz zwiększamy liczbę autobusów obsługujących tę linię, co 1 listopada w godzinach największego zapotrzebowania powinno pozwolić na realizację odjazdów nawet co minutę.

Ludzie z natury łatwiej wyrażają oceny krytyczne niż pozytywne, więc jeśli po zakończeniu dotychczasowych Akcji pasażerowie kierowali do nas podziękowania, mieliśmy prawo nieskromnie uznać, że naszą pracę wykonaliśmy przyzwoicie. Życzmy sobie, by w efekcie naszych tegorocznych działań podziękowań od pasażerów było jak najwięcej. Zaś tych Czytelników iZTM, którzy dotychczas preferowali dojazd na cmentarze własnym samochodem, zapraszamy do skorzystania z naszych usług.

Grzegorz Dragan i Grzegorz Gałęzowski - kierownik Sekcji Rozkładów Jazdy i autor karkołomnego przedsięwzięcia, jakim jest rozdysponowanie taboru na linie cmentarne

ZANIM WYJADĄ NA TRASY

O pracy nad przygotowaniem specjalnej organizacji komunikacji podczas Akcji Znicz rozmawiamy z **Michałem Piwowarskim** z Sekcji Eksploatacji w Dziale Organizacji Przewozów.

Jest Pan głównym „architektem" uruchamianej w ostatnich latach sieci linii cmentarnych. Oczywiście jest to praca wielu osób.

„Architekt" to zdecydowanie zbyt wielkie słowo. Prędzej bym użył określenia „tymczasowy administrator", gdyż obecnie funkcjonujący układ linii cmentarnych ma swoje korzenie jeszcze w latach 50. XX wieku. Wtedy zaczęły się stopniowo pojawiać linie dowożące z ważniejszych punktów miasta do warszawskich nekropolii. Powstał wtedy układ linii, na którym, po licznych zmianach związanych z rozwojem miasta, pracujemy do dzisiaj. Pierwsze autobusy jeździły na cmentarze z placu Defilad. Na początku tylko na Powązki Wojskowe, później na Bródno, a w 1960 roku uruchomiono linię do Palmir, którą obecnie znamy pod numerem C81.

budowy metra w rejonie Dworca Wileńskiego, konieczne było uruchomienie nowej linii, która zastąpi „trójkę" kursującą między Pragą Południe i ul. Odrowąża. Tak powstała linia C30.

Gdy już wiemy, jakie będą trasy, trzeba ustalić jak często będą kursowały linie oraz ile autobusów i tramwajów będzie potrzebnych do ich uruchomienia. W niedziele po mieście kursuje ok. 800 autobusów. 1 listopada ta liczba wzrasta do 1400 – to prawie tyle samo, ile kursuje w godzinach szczytu. Do obsługi 25 autobusowych linii cmentarnych jest kierowanych ponad 500 autobusów. Do tego trzeba jeszcze doliczyć pojazdy potrzebne do zwiększenia częstotliwości kursowania innych linii kursujących w rejonie cmentarzy, do których nie dojeżdżają linie cmentarne – np. 173 lub 727. W programie, w którym są przygotowywane rozkłady jazdy, trzeba przygotować trasy objazdowe dla linii, które będą miały specjalne rozkłady jazdy.

Równocześnie przygotowywane są materiały z informacjami dla pasażerów i mediów. Są to ulotki ze schematem tras linii cmentarnych, ogłoszenia na przystanki. Ostatnie prace przygotowawcze kończą się zaledwie kilka dni przed początkiem Akcji Znicz.

Liniami cmentarnymi zajmuję się od 2011 roku. To praca zespołowa – na etapie przygotowań jest to kilkanaście osób układających trasy, rozkłady jazdy, przygotowujących materiały informacyjne. Podczas trwania Akcji ta liczba wzrasta kilkukrotnie – pojawiają się pracownicy nadzoru ruchu, informatorzy, kasjerzy, osoby badające wykorzystanie (napełnienie) specjalnych linii.

Proszę opowiedzieć, jak przebiega przygotowanie tras, rozkładów jazdy tej specjalnej komunikacji. Kiedy zaczynają się pierwsze prace?

Prace nad komunikacją cmentarną zaczynają się na początku sierpnia. Wtedy trzeba zdecydować, w jakich dniach będzie organizowana specjalna komunikacja, co głównie wynika z kalendarza.

Kolejnym krokiem jest przygotowanie dokumentu opisującego trasy linii cmentarnych oraz zwykłych kursujących w rejonie cmentarzy. Bazą jest oczywiście dokument z poprzedniego roku, w którym nanosi się poprawki – bo w ciągu roku pojawiły się nowe linie, inne zostały zlikwidowane, zostały podzielone lub zmieniły trasy.

Taką wersję dokumentu „poddaje się dyskusji". Na przykład w 2011 roku, po rozpoczęciu

Jakie obowiązują główne kryteria przy wyborze tras linii cmentarnych?

Linie cmentarne mają przede wszystkim za zadanie dowieźć jak największą liczbę pasażerów z głównych punktów miasta do cmentarzy, w jak najkrótszym czasie. Dlatego mają tak mało przystanków. Wyjątkiem są oczywiście tramwaje, które muszą zatrzymać się na każdym z nich.

Linie uruchamiane od kilku lat na przełomie października i listopada kursują zwykle przez kilka dni. W tym czasie korzystamy również z „normalnej" komunikacji, która dowozi pasażerów w pobliże wielu cmentarzy. Jak wygląda koordynacja tych rozkładów?

Wśród linii autobusowych tylko dwie mają ustalony rozkład jazdy – C07 i C81. Pozostałe kursują na podstawie dyspozycji służb Nadzoru Ruchu. Ich częstotliwość jest bardzo wysoka – kursują bardzo często, więc układanie dla nich rozkładów jazdy byłoby bardzo trudne.

Na groby bliskich zmierzają w te dni tłumy ludzi. Czy w czasie działania linii cmentarnych są wprowadzane zmiany – kierowanie dodatkowego taboru na najbardziej oblegane linie? Czy zmienia się trasy lub rozkład jazdy?

Zdarzają się takie sytuacje. 25 października 2008 roku, zaledwie kilka dni przed Akcją, otwarto stację metra Młociny. Wtedy uruchomiliśmy linię C09 łączącą tę stację z Cmentarzem Północnym. Do jej obsługi skierowano dziewięć wozów, ponieważ nikt nie spodziewał się, że już po kilku dniach warszawiacy tak tłumnie wybiorą w drodze na cmentarz podróż nowym odcinkiem metra. Bardzo szybko do jej obsługi skierowano dodatkowo sześć autobusów, które wycofano z innych linii. Po pięciu latach linia o najkrótszej trasie jest obsługiwana przez największą liczbę autobusów. W tym roku będzie to prawie 50 wozów.

Które linie cieszyły się w latach ubiegłych największym powodzeniem?

Oprócz C09, dużych zmian w tym zestawieniu nie ma. Swoich wiernych pasażerów mają linie C27 (Królewska - Cm. Bródnowski), C69 (Wiatraczna - Cm. Bródnowski) i C84 (pl. Narutowicza - Cm. Północny).

Co nas czeka w przyszłości?

W kolejnych latach układ z pewnością będzie się zmieniał. Cmentarze na Powązkach oraz na Bródnie już nie będą powiększane, więc tutaj liczba dojeżdżających nie będzie zmieniała się. Za kilka lat w pobliże Cmentarza Bródnowskiego będzie można dojechać metrem, więc będziemy zachęcać mieszkańców do wyboru tego środka transportu, jako najszybszego. To z pewnością spowoduje spadek popularności niektórych linii – np. C27. Powoli rozwija się również Cmentarz Południowy w Antoninowie koło Piaseczna. Dlatego konieczne będzie uruchomienie nowej linii łączącej tę nekropolię z miastem. Póki co zwiększamy częstotliwość linii 727, kursującej ze stacji metra Wilanowska.

AUTOBUSOWE LINIE CMENTARNE ZAPLANOWANE NA ROK 2013
PORÓWNANIE WYBRANYCH PARAMETRÓW

Linia		Śr. długość (od najkrótszej)		Liczba wozów (od największej)		Częstotliwość (od najlepszej)		Czas jazdy (od najkrótszego)	
		[m]	Miejsce	[szt]	Miejsce	[min]	Miejsce	[min]	Miejsce
C07	Żerań FSO-Leśnej Polanki	6867	8	5	24	10,0	24	17	8
C09	**Metro Młociny-Cm. Północny Br. Gł.**	**4703**	**2**	**50**	**1**	**0,8**	**1**	**12**	**1**
C11	Cm.Bródnowski - Powązki	7419	9	18	14	3,0	11	19	9
C12	Cm.Wolski - Powązki	11463	16	12	18	8,0	22	29	15
C13	Cm.Bródnowski - Cm.Płn. Br.Gł.	13975	20	32	5	3,0	6	35	20
C14	Powązki - Cm.Płn. Br.Gł.	8252	15	13	17	5,0	16	21	14
C20	Dw.Wschodni - Cm.Bródnowski	5473	4	8	22	6,0	21	14	4
C22	Pl.Wilsona - Powązki	5280	3	10	19	5,0	17	13	3
C25	Pl.Narutowicza - Cm.Bródnowski	11997	18	28	8	3,0	7	30	17
C27	Królewska - Cm.Bródnowski	8055	12	31	6	2,0	3	20	12
C30	Wiatraczna - Odrowąża	8151	13	15	15	6,0	18	33	19
C40	Metro Młociny - Cm.Północny Br.Zach.	6144	5	20	12	3,0	9	15	5
C42	Królewska - Cm.Północny Br.Gł.	11784	17	25	9	3,0	8	29	16
C50	Cm.Północny: Br.Gł.<>Br.Zach.	3230	1	6	23	8,0	23	13	2
C51	Wiatraczna - Powązki	12832	19	24	10	4,0	13	32	18
C56	Bródno Podgr. - Cm.Płn. Br.Gł.	18159	23	30	7	4,0	12	45	24
C63	Pl.Narutowicza - Powązki	6170	6	15	16	4,0	14	15	6
C69	Wiatraczna - Cm.Bródnowski	7912	10	40	3	1,5	2	20	10
C70	Dw.Wschodni - Cm.Płn. Br.Gł.	17393	22	22	11	5,0	15	43	23
C76	Królewska - Odrowąża	8187	14	10	20	6,0	19	20	13
C80	Pl.Trzech Krzyży - Powązki	7945	11	10	21	6,0	20	20	11
C81	Metro Młociny - Palmiry-Pociecha	23344	25	2	25	60,0	25	39	21
C84	Pl.Narutowicza - Cm.Północny Br.Gł.	17235	21	45	2	2,5	4	43	22
C88	Wiatraczna - Cm.Północny Br.Gł.	19929	24	40	4	3,0	5	50	25
C90	Królewska - Powązki	6686	7	19	13	3,0	10	17	7

NA ZADUSZKI - KRÓTKA HISTORIA LINII CMENTARNYCH

***Przy żywym jak zwykle ruchu w dni Wszystkich Świętych i Zaduszek linja tramwajowa będzie wielkiem ułatwieniem dla publiczności, która jej z taką niecierpliwością oczekiwała* – donosił „Kurjer Warszawski”.**

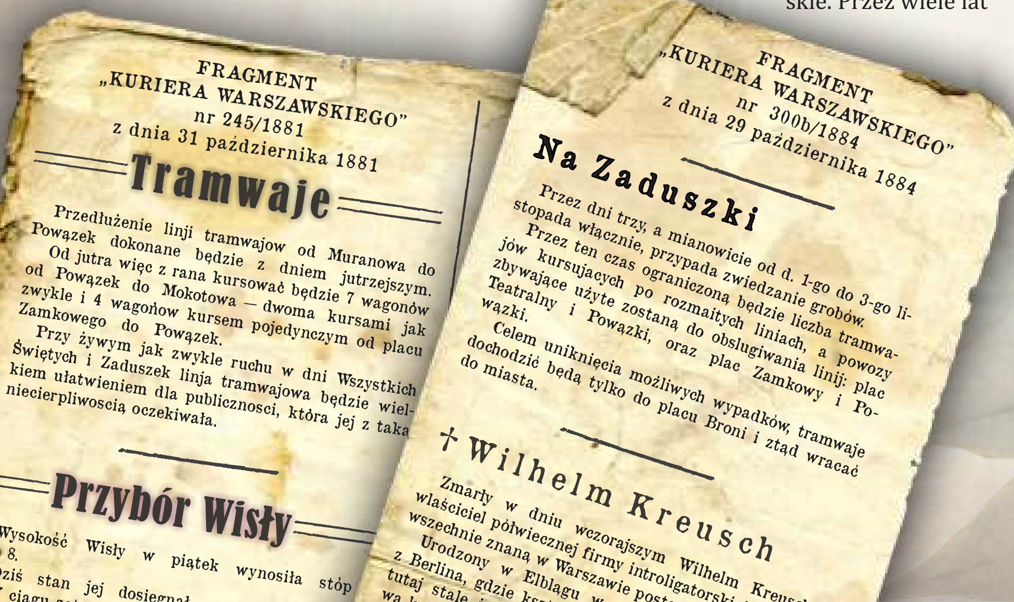
Zbliżał się listopad 1881 roku. Zaledwie kilkanaście dni wcześniej, 18 października, Towarzystwo Belgijskie uruchomiło pierwszą linię tramwaju konnego, łączącą plac Muranowski (obecnie to rejon skrzyżowania ul. Stawki z ul. Lewartowskiego) z placem Unii Lubelskiej. Ponieważ w tych czasach większość ludzi nie potrafiła czytać, linie tramwajowe oznaczano kolorami. Pierwsza linia była oznaczana tarczami koloru białego.

„Białym” tramwajem na Powązki

1 listopada linię „białą” przedłużono do placu Broni (w okolicach skrzyżowana al. Jana Pawła II i ul. Dzikiej) i uruchomiono dodatkowe kursy na trasie skróconej z pl. Zamkowego. To najstarsze informacje o specjalnej komunikacji w okresie Zaduszek, do jakich udało się nam dotrzeć. Ich źródłem jest wydanie „**Kurjera Warszawskiego” z 31 października 1881 roku**.

Stare Powązki były w tym okresie jedyną dużą nekropolią w Warszawie. Cmentarz Bródnowski (lub Bródzieński) był dopiero w planach – utworzono go w 1884 roku, ale aż to 1916 roku były to tereny podwarszawskie. Przez wiele lat dodatkowa komunikacja ograniczała się jedynie do organizacji dojazdu do Powązek. Co prawda już w 1882 przedłużono trasę w okolice IV Bramy Cmentarza Powązkowskiego, lecz ze względów bezpieczeństwa, w okresie Zaduszek tramwaje dalej zawracały przy placu Broni.

Po przeprowadzeniu elektryfikacji, podczas święta Wszystkich Świętych do Powązek były wydłużane regularne linie kończące trasy w rejonie Muranowa (na pl. Krasińskich, na pl. Muranowskim lub przy Dworcu Gdańskim).



FRAGMENT
„KURIERA WARSZAWSKIEGO”
nr 245/1881
z dnia 31 października 1881

Tramwaje

Przedłużenie linji tramwajow od Muranowa do Powązek dokonane będzie z dniem jutrzejszym.
Od jutra więc z rana kursować będzie 7 wagonów od Powązek do Mokotowa – dwoma kursami jak zwykle i 4 wagonów kursem pojedynczym od placu Zamkowego do Powązek.
Przy żywym jak zwykle ruchu w dni Wszystkich Świętych i Zaduszek linja tramwajowa będzie wielkiem ułatwieniem dla publicznosci, która jej z taka niecierpliwoscią oczekiwała.

Przybór Wisły

Wysokość Wisły w piątek wynosiła stóp 8.

FRAGMENT
„KURIERA WARSZAWSKIEGO”
nr 300b/1884
z dnia 29 października 1884

Na Zaduszki

Przez dni trzy, a mianowicie od d. 1-go do 3-go listopada włącznie, przypada zwiedzanie grobów.
Przez ten czas ograniczoną będzie liczba tramwajów kursujacych po rozmaitych liniach, a powozy zbywające użyte zostaną do obslugiwania linij: plac Teatralny i Powązki, oraz plac Zamkowy i Powązki.
Celem uniknięcia możliwych wypadków, tramwaje dochodzić będą tylko do placu Broni i ztąd wracać do miasta.

† Wilhelm Kreusch

Zmarły w dniu wczorajszym Wilhelm Kreusch, właściciel półwiecznej firmy introligatorskiej, wszechnie znaną w Warszawie ...
Urodzony w Elblągu ...
z Berlina, gdzie ...
tutaj stale ...

Na Bródno autobusem

W końcu w zasięgu komunikacji miejskiej pojawił się drugi duży cmentarz. Był to cmentarz na Bródnie, który trzeba było „obsłużyć komunikacyjnie”. W 1921 roku uruchomiono dodatkową linię autobusową, która kursowała na trasie z Dworca Wileńskiego do głównej bramy Cmentarza Bródnowskiego przy ul. św. Wincentego. W kolejnym roku przedłużono ją przez most Kierbedzia do placu Zamkowego. Później jednak zrezygnowano z uruchamiania tej linii. Sytuacja poprawiła się w 1924 roku, gdy na ul. Odrowąża wybudowano torowisko prowadzące na Bródno i uruchomiono linię tramwajową 21. Żeby zwiększyć częstotliwość kursowania linii, 1 i 2 listopada wycofywano ją z Pelcowizny i skracano do pętli przy skrzyżowaniu z ul. Budowlaną. Z informacji opublikowanej w „Polsce Zbrojnej” w 1925 roku wynika, że wagony tej linii kursowały nawet co 1,5 minuty.

Rola tramwajów w komunikacji cmentarnej przez wiele lat była dominująca. Do czterech największych cmentarzy (powązkowskich, bródnowskiego oraz wolskiego) można było dojechać tramwajami w bezpośrednie sąsiedztwo bram.

Od 1956 roku z placu Defilad

Początki obecnie funkcjonującego systemu linii cmentarnych sięgają roku 1956. Obok dodatkowych linii tramwajowych zaczęły się pojawiać dodatkowe linie autobusowe wyruszające do cmentarzy z najważniejszych punktów miasta. Zaczęło się od linii z placu Defilad przez plac Wilsona na Powązki Wojskowe. Z tej linii wywodzi się linia **C22**. Trzy lata później do trzech linii na Powązki dołączyła linia z placu Defilad do ul. Gościeradowskiej przy Cmentarzu Bródnowskim (obecna **C27**). **W 1960 roku ruszyła linia do Palmir**. Ówczesne linie nie miały nadanych numerów. O kierunku informowały tablice z nazwą pętli, do której zmierzały.

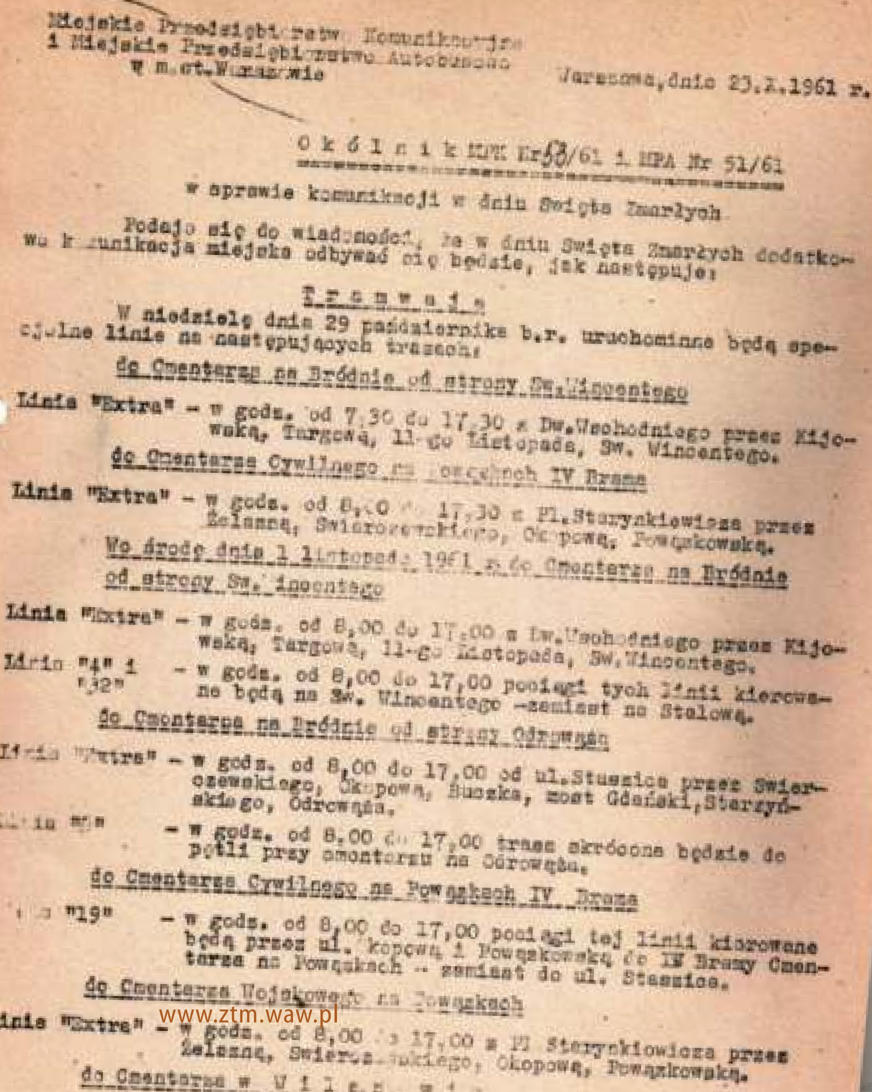
W kolejnych latach były uruchamiane nowe linie. Najważniejszym punktem, z którego wyruszały był plac Defilad. Zaczynały także na placu Trzech Krzyży, rondzie Wiatraczna i placu Wilsona. Od 1963 roku linie zatrzymywały się tylko na wybranych przystankach. Wtedy też pojawiła się pierwsza autobusowa linia międzycmentarna (z Powązek na Bródno). W roku 1963 na miasto wyjechało już 11 linii. 1 listopada kursowały wyjątkowo długo – od godz. 6.30 do godz. 21.00. Jednak zazwyczaj uruchamiano je w godzinach 7.00 -19.00.

W 1965 roku ruch przy głównej bramie Cmentarza Bródnowskiego wzrósł na tyle, że konieczne było wycofanie tramwajów i autobusów z ul. św. Wincentego. Pojawiła się również linia autobusowa dojeżdżająca do bramy Starych Powązek przy ul. Ostroroga.

Na marginesie warto dodać, że na przełomie lat 60. i 70. XX wieku Warszawę również dotknęła „moda” na odchodzenie od przestarzałego i powolnego środka transportu, za jaki uważano tramwaje. Pod koniec 1969 roku zlikwidowano torowisko na ul. św. Wincentego, a dwa lata później wzdłuż ul. Powązkowskiej.

Coraz więcej linii

W 1971 roku kursowało 15 linii cmentarnych. Do cmentarzy powązkowskich zazwyczaj prowadziły po dwie linie z każdego krańca - jedna kończyła przy IV bramie Starych Powązek, a druga


Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
i Miejskie Przedsiębiorstwo Autobusowe
w m.st.Warszawie

Warszawa,dnia 23.X.1961 r.

Okólnik MPK Nr 58/61 i MPA Nr 51/61
w sprawie komunikacji w dniu Święta Zmarłych

Podaje się do wiadomości, że w dniu Święta Zmarłych dodatkowa komunikacja miejska odbywać się będzie, jak następuje:

Tramwaje

W niedzielę dnia 29 października b.r. uruchomione będą specjalne linie na następujących trasach:

do Cmentarza na Bródnie od strony Św.Wincentego

Linia "Extra" - w godz. od 7,30 do 17,30 z Dw.Wschodniego przez Kijowską, Targową, 11-go Listopada, Św. Wincentego.

do Cmentarza Cywilnego na Powązkach IV Brama

Linia "Extra" - w godz. od 8,00 do 17,30 z Pl.Starynkiewicza przez Żelazną, Świerczewskiego, Okopową, Powązkowską.

We środę dnia 1 listopada 1961 r. do Cmentarza na Bródnie od strony Św. Wincentego

Linia "Extra" - w godz. od 8,00 do 17,00 z Dw.Wschodniego przez Kijowską, Targową, 11-go Listopada, Św.Wincentego.

Linia "4" i "32" - w godz. od 8,00 do 17,00 pociągi tych linii kierowane będą na Św. Wincentego -zamiast na Stalową.

do Cmentarza na Bródnie od strony Odrowąża

Linia "Extra" - w godz. od 8,00 do 17,00 od ul.Stawki przez Świerczewskiego, Okopową, Buszka, most Gdański, Starzyńskiego, Odrowąża.

Linia "3" - w godz. od 8,00 do 17,00 trasa skrócona będzie do pętli przy cmentarzu na Odrowąża.

do Cmentarza Cywilnego na Powązkach IV Brama

Linia "19" - w godz. od 8,00 do 17,00 pociągi tej linii kierowane będą przez ul. Okopową i Powązkowską do IV Bramy Cmentarza na Powązkach - zamiast do ul. Stawki.

do Cmentarza Wojskowego na Powązkach

Linia "Extra" - w godz. od 8,00 do 17,00 z Pl Starynkiewicza przez Żelazną, Świerczewskiego, Okopową, Powązkowską.

do Cmentarza w Wilanowie

dojeżdżała do cmentarza wojskowego. Czytając trasy tamtych linii można rozpoznać dzisiejsze linie: **C11, C25, C27, C51, C63, C69, C76, C81** oraz **C90**.

Kolejny ważny rozdział w komunikacji cmentarnej rozpoczął się w 1973 roku – otwarto Cmentarz Komunalny na Wólce Węglowej. To obecnie największa stołeczna nekropolia, której obsługa jest najtrudniejszym wyzwaniem dla planujących komunikację cmentarną. Wtedy można było tam dojechać tylko dodatkową linią z placu Wilsona. Nawet linia 142, prawie ćwierć wieku związana z tym cmentarzem, nie była przedłużona do bramy głównej i kończyła trasę na ul. Opłotek, kilkaset metrów od wejścia.

Nadajemy numerację

W 1992 roku pojawiło się pierwsze oznaczenie linii cmentarnych – uruchomiono dodatkową linię tramwajową z Bródna przez most Gdański do Cmentarza Wolskiego. Była to linia **40**, którą znamy jako **C1**. Na nadanie numerów linii autobusowych musieliśmy poczekać jeszcze kilka lat. W 1994 roku pojawiły się oznaczenia dla pierwszych dwóch linii – **222** i **270**. Jako jedyne kursowały również w okresie poprzedzającym święto Wszystkich Świętych.

Rewolucja w oznakowaniu nastąpiła w 1996 roku. Tablice z nazwami pętli zostały zastąpione numerami z przedziału **200-299**. Przy nadawaniu numerów kierowano się skojarzeniami z podstawowymi liniami kursującymi po Warszawie – linia **225** z placu Narutowicza przez most Poniatowskiego i ul. Targową na Bródno „przyjęła” oznaczenie od linii tramwajowej **25**. Powstał problem, co zrobić z liniami, które nie kojarzyły się z żadną linią? Nadano im numery z końcówkami, które z niczym się nie kojarzyły – linii 163 wówczas nie było, więc połączenie z placu Narutowicza na Powązki dostało numer **263**.

Na wydawanej przez ZTM specjalnej ulotce pojawił się schemat linii cmentarnych, który z niewielkimi poprawkami jest wykorzystywany do dzisiaj. Wcześniej na ulotce można było znaleźć informacje w formie tabeli, która obecnie znajduje się na drugiej stronie.

„Cetki” jeżdżą od 2008 roku

Stały rozwój miasta powodował uruchamianie kolejnych linii zwykłych. Wolnych „setek” było coraz mniej i trzeba było zwolnić zakres numeracji od 200 do 299, zajmowany przez kilkanaście lat przez linie cmentarne. W końcu w 2008 roku podjęto decyzję o zmianie – pierwszą cyfrę zastąpiono literą **C**. Żeby nie wprowadzać zbędnego zamieszania, końcówki numerów pozostały bez zmian.

W 2008 roku po raz pierwszy na ulice wyjechały autobusy linii **C09** (Metro Młociny – Cm. Północny). Stacja metra Młociny została otwarta zaledwie kilka dni wcześniej, więc

fot.: Robert Człapiński

do jej obsługi wysłano tylko dziewięć autobusów. Nikt się nie spodziewał, że warszawiacy tak tłumnie wybiorą tę trasę w dojeździe na cmentarz, dlatego do jej obsługi trzeba było wysłać dodatkowo sześć autobusów zabranych z innych linii cmentarnych. W ciągu pięciu lat C09 stała się najpopularniejszą linią cmentarną. Jej trasa ma zaledwie cztery kilometry i tylko dwa przystanki, ale do jej obsługi potrzebne jest **50 przegubowców**. W porze najbardziej intensywnych podróży na cmentarz (od godz. 10.30 do godz. 12.30) co kilkadziesiąt sekund z Młocin rusza pełny autobus. Do jej obsługi, przy stacji metra wybudowano specjalny przystanek, żeby piesi nie musieli przecinać trasy autobusu. Pozwoliło to skrócić dojazd do cmentarza o kilka sekund, a tym samym szybszy powrót po następnych pasażerów.

Wszystkim, którzy chcą poznać historię miasta „pisaną” zmianami tras, polecam stronę www.trasbus.com, która była inspiracją do napisania tej historii.

tekst: Michał Piwowarski

KOMUNIKACJA CMENTARNA W LATACH 2003-2013

(stan z 1 listopada danego roku)

		R O K	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
LICZBA DNI GŁÓWNEJ AKCJI CMENTARNEJ			2	3	4	3	2	2	2	3	4	2	3
LICZBA LINII CMENTARNYCH	TRAMWAJ		3	3	1	3	3	2	2	3	2	2	2
	AUTOBUS		19	20	21	21	21	23	24	26	25	25	25
LICZBA TABORU OBSŁUGUJĄCEGO LINIE CMENTARNE	TRAMWAJ [pociągi]		43	43	27	46	51	41	41	47	47	35	34
	AUTOBUS [wozy]	OGÓŁEM	478	498	508	538	530	476	482	500	517	515	530
		MZA	*474*	*493*	*503*	*533*	*470*	*415*	*397*	*435*	*453*	*433*	*425*
		AJENCI	*4*	*5*	*5*	*5*	*60*	*61*	*85*	*65*	*64*	*82*	*105*
ZASILENIA LINII PODSTAWOWYCH W RAMACH AKCJI CMENTARNEJ	METRO [pociągi]		4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	6
	TRAMWAJ [pociągi]		43	43	49	26	36	76	76	67	25	20	43
	AUTOBUS [wozy]	OGÓŁEM	178	192	171	143	139	98	129	113	117	133	129
		MZA	*171*	*180*	*158*	*129*	*121*	*65*	*95*	*90*	*74*	*88*	*93*
		AJENCI	*7*	*12*	*13*	*14*	*18*	*33*	*34*	*23*	*43*	*45*	*36*
OGÓŁEM DODATKOWY TABOR UŻYTY W GŁÓWNEJ AKCJI CMENTARNEJ	METRO [pociągi]		4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	6
	TRAMWAJ [pociągi]		221	235	198	189	190	139	170	160	164	168	163
	AUTOBUS [wozy]	OGÓŁEM	656	690	679	681	669	574	611	613	634	648	659
		MZA	*645*	*673*	*661*	*662*	*591*	*480*	*492*	*525*	*527*	*521*	*518*
		AJENCI	*11*	*17*	*18*	*19*	*78*	*94*	*119*	*88*	*107*	*127*	*141*

Ogólna akcja cmentarna - zasilenie wytypowanych linii, uruchomienie niektórych linii, np. 409, C09 - zazwyczaj zaczyna się na około tydzień przed świętem Wszystkich Świętych. Główna akcja to 1 Listopada i dni pobliskie (zależnie od układu dni w danym roku). Akcja trwa 2-4 dni i wówczas kursują wszystkie linie cmentarne.

ZTM dwukrotnie zmieniał system oznakowania linii cmentarnych, dostosowując go do obowiązującego w danym okresie sposobu oznakowania linii:

- w 1996 r. zastąpiono opisowe oznakowanie linii autobusowych na cyfrowe, wg schematu 2xx (w przypadku linii tramwajowych zachowano ogólny schemat jak dla linii okresowych 4x),
- w 2008 r. zmieniono oznakowanie cmentarnych linii autobusowych z układu 2xx na Cxx,
- w 2010 r. wdrożono oznakowanie tramwajowych linii cmentarnych z układu 4x na Cx.

TRAMWAJEM NA PLAŻĘ, TOREM KOLEJOWYM...

Malowniczo położony Koszalin, przez bardzo krótki okres szczycił się posiadaniem linii tramwajowych. Z nie do końca wyjaśnionych przyczyn zniknęły one z krajobrazu tego niewielkiego miasta, a także z Mielna, do którego co roku dowoziły tłumy turystów, spragnionych nadmorskiego wypoczynku.

Początki komunikacji miejskiej w niemieckim Köslin były podobne jak w innych miastach porównywalnej wielkości. W pierwszych latach XX wieku, około 20-tysięczne miasto borykało się z problemem coraz większego ruchu ulicznego, a także z rosnącymi potrzebami transportowymi mieszkańców. Dostrzegano również konieczność zapewnienia dojazdu coraz większej liczbie turystów, chcących dostać się do nadmorskich plaż w Mielnie i Unieściu (noszących wówczas nazwy Groß Möllen i Nest). Oddana w tym czasie do użytku elektrownia miejska ułatwiła podjęcie decyzji, jaki środek transportu nelaży uruchomić. Oczywistym stało się, że w Köslin powstanie linia tramwajowa.

Pierwsze regularne kursy miejskiej kolei elektrycznej rozpoczęto w grudniu 1911 roku. Po szynach o rozstawie 1435 mm, tramwaje ruszały spod dworca kolejowego i przez rynek docierały do podnóża Góry Chełmskiej. Przedsiębiorstwo *Miejskie Tramwaje Elektryczne w Koszalinie (Städtische elektrische Straßenbahn zu Köslin)* eksploatowało 11 wagonów (7 silnikowych i 4 doczepne). Nowa linia, o długości 3,3 km odciążyła najbardziej zatłoczone ciągi komunikacyjne w mieście i cieszyła się stale rosnącą popularnością wśród mieszkańców. Nie zaradziła jednak drugiemu poważnemu problemowi transportowemu, jakim była konieczność zapewnienia szybkiego i sprawnego dowozu turystów z miasta do nadmorskich kurortów. Dlatego bardzo szybko przystąpiono do budowy drugiej, zamiejskiej linii tramwajowej, którą otwarto w lipcu 1913 roku. Nowa trasa miała około 19 kilometrów długości i po części wykorzystywała przebieg linii dawnej kolejki plażowej, łączącej Mścice z Unieściem przez Mielno. Torowisko przebudowano i dla potrzeb tramwajów zelektryfikowano. Po budowie nowego połączenia, z odcinka pomiędzy Mielnem a Mścicami korzystać mogły zarówno tramwaje, jak i pociągi towarowe. Nowo utworzone przedsiębiorstwo *Koszalińskie Tramwaje Miejskie i Plażowe (Kösliner Stadt- und Strandbahn)* miało jedną lokomotywę elektryczną, 15 dwuosiowych i 4 czteroosiowe wagony silnikowe, 6 wagonów doczepnych, 7 wagonów towarowych i dwa specjalne. Tabor stacjonował w zajezdni tramwajowej nieopodal dworca kolejowego w Koszalinie, przy dzisiejszej ulicy Morskiej oraz w hali wagonowej na stacji w Mielnie.

fot. koszalin7.pl

Przebieg linii tramwajowych w mieście i na odcinku „plażowym” nie zmieniał się przez 20 lat. Wagony kursowały po stałych trasach, zapewniając dojazd do nadmorskich plaż i w okolice jeziora Jamno. Przedwojenne rozkłady jazdy w sezonie turystycznym zakładały częstotliwość na linii plażowej wynoszącą około 20 minut. W pozostałe miesiące w roku, wagony kursowały znacznie rzadziej – raz na godzinę. Podróż z Koszalina do Mielna i Unieścia trwała około 50 minut.

W 1926 roku uruchomiono drugą miejską linię tramwajową. Torowisko

o długości 2 km wiodło wzdłuż dzisiejszej ulicy Zwycięstwa do Rokosowa. W późniejszych latach okazało się, że frekwencja, jaką zakładali budowniczowie, jest o wiele wyższa od rzeczywistej, przez co nowa linia okazała się mało opłacalna.

Według stanu na 1935 rok, przedsiębiorstwo tramwajowe w Koszalinie dysponowało 40 pojazdami szynowymi. Na odcinku miejskim kursowało 11 tramwajów (9 silnikowych i dwa doczepne), a część plażową obsługiwały 22 wagony pasażerskie (jedna lokomotywa, 9 wagonów silnikowych, 10 wagonów doczepnych i dwa bagażowe). Ponadto eksploatowano cztery wagony towarowe i trzy specjalne.

Lata 30. XX wieku to „początek końca" tramwajów elektrycznych w Koszalinie. W Europie powoli następował odwrót od komunikacji szynowej, zwłaszcza w mniejszych miastach. Powoli przymierzano się do zastąpienia pojazdów szynowych tańszymi i bardziej nowoczesnymi autobusami. Niedługo przed wybuchem II wojny światowej ostatecznie postanowiono wstrzymać ruch tramwajów na całej sieci. 1 lutego 1937 roku zniknęły one z ulic miasta, a 30 września 1938 roku również z linii zamiejskiej, z wyjątkiem dawnego odcinka kolejowego Mścice-Mielno, na który powróciły tradycyjne pociągi pasażerskie. Na pozostałych trasach zaczęły kursować autobusy. Większość wagonów tramwajowych sprzedano do innych miast (m.in. do Katowic). Co ciekawe, niektóre źródła podają, że ruch tramwajowy na odcinku Mielno-Unieście był utrzymywany do 1945 roku. Był głównie wykorzystywany do celów militarnych.

Oficjalnym powodem likwidacji tramwajów w Koszalinie była konieczność przebudowy i poszerzenia głównej ulicy przelotowej – Reichsstraße 2. Była to ważna droga krajowa, łącząca Prusy Wschodnie z zachodem ówczesnych Niemiec.

fot.: koszalin7.pl

fot.: Tadeusz Rogowski, koszalin7.pl

Wskazywano też na problemy finansowe oraz chęć unowocześnienia transportu w mieście. Jednak lokalni pasjonaci historii wskazują też na przyczyny polityczne. W drugiej połowie lat 30. XX wieku Niemcy przygotowywały się do wojny. Konieczne było przebudowanie infrastruktury drogowej i miejskiej na potrzeby przemysłu militarnego. Główne drogi miały służyć transportowi ciężkich sprzętów i wojsk, a tramwaje mogły zostać uznane za przeszkodę w realizacji tych celów. Czy tak było naprawdę…?

W okresie powojennym, na linii kolejowej do Mielna (dawnej tramwajowej) przez wiele lat utrzymywano ruch pasażerski. W 1988 roku linię nawet ponownie zelektryfikowano. Jednak już w 1994 roku zawieszono przewozy osobowe, a w 2001 również towarowe. W kolejnych latach torowisko i sieć uległy degradacji. Sezonowy ruch pasażerski wznowiono w 2008 roku, po 14 latach przerwy.

W tym roku minęło 75 lat od likwidacji sieci tramwajowej w Koszalinie. Mimo upływu tak długiego czasu, w mieście można jeszcze dostrzec ślady dawnych linii. Najbardziej okazałym z nich jest hala, pełniąca niegdyś funkcję zajezdni. Stoi przy skrzyżowaniu ulic Morskiej i Bohaterów Warszawy, będącym głównym węzłem komunikacyjnym w mieście. Po latach zaniedbań, została odrestaurowana i jest obecnie… salonem z materiałami budowlanymi. Ponadto, na ścianach domów i kamienic można odnaleźć kilka rozetek służących do utrzymywania sieci trakcyjnej. Niestety, tramwaje w Koszalinie nie doczekały się, jak dotąd, żadnego pomnika.

tekst: Maciej Beister
Opracowano na podstawie: koszalin7.pl [1], [2]

Tam, gdzie zawsze ustępuje SAMOCHÓD

Rondo będące chodnikiem, brak aut w ścisłym centrum, strefa ograniczonej prędkości, rowerzyści na torach tramwajowych... Czy to jest możliwe? Tak! Przykładem takich rozwiązań jest Graz, drugie co do wielkości miasto w Austrii.

Pierwsze wzmianki o małym zamku, bo tak należy tłumaczyć historyczną nazwę miasta (Grodziec) pochodzą z roku 881. Obecny Graz jest stolicą regionu Styrii. Liczbę mieszkańców szacuje się na ok. 260 tysięcy, natomiast aglomeracji na ok. 320 tysięcy. Miasto jest prężnym ośrodkiem przemysłowym, kulturalnym oraz turystycznym. Działają w nim cztery uniwersytety. Znajduje się tutaj także polski konsulat honorowy. Ponad jedną trzecią powierzchni miasta stanowią parki, skwery i inne tereny zielone.

Odważne decyzje

Władze Grazu znane są z odważnych decyzji dotyczących przestrzeni miejskiej. Na początku lat 90. ubiegłego wieku wprowadzono tzw. „strefę 30", w której ograniczono prędkość na wszystkich drogach osiedlowych oraz około osiedlowych. Celem tych ograniczeń i uspokojenia ruchu było podniesienie bezpieczeństwa na drogach oraz zachęcenie do podróży rowerami, które cieszą się coraz większą popularnością.

Inną odważną decyzją było zamknięcie dla ruchu samochodowego ścisłego centrum miasta (centrum pokrywa się w części ze Starówką). Wiele ulic przeznaczono wyłącznie dla pieszych i rowerzystów. Efektem tych decyzji był także spadek liczby mieszkańców w centrum. Obecnie budynki stoją puste albo są przeznaczane na biura. Jednak trzeba podkreślić, że ulice w tym miejscu tętnią życiem.

Kolejnym ciekawym pomysłem włodarzy miasta było wprowadzenie w roku 2008 całkowitego zakazu rozmów przez telefony komórkowe w środkach publicznego transportu zbiorowego. Zakaz dołączył m.in. do zakazu picia, palenia oraz podróży na rolkach.

Priorytetowa szyna

Kręgosłupem komunikacji są oczywiście tramwaje. Jest to sprawny, szybki i punktualny środek transportu. Odpowiedzialne za komunikację miejską władze bardzo dbają o jej priorytetowość. Przykładem jest wiele ułatwień, np. liczne zakazy jazdy po torowisku, wprowadzenie zielonej fali oraz wcześniejsze zielone światła dla tramwajów na skrzyżowaniach. Zadanie transportu autobusowego ograniczono do dowożenia pasażerów do pętli tramwajowych. Tam przygotowane są dogodne przesiadki BUS-TRAM i ROWER-TRAM. Te ostatnie popularne są w całym mieście. Ciekawym obiektem jest dwupoziomowy parking rowerowy obok dworca głównego. Są na nim dwa poziomy: 0, czyli poziom ziemi, gdzie rowery parkuje się jak przy zwykłym słupku oraz 1 znajdujący się tuż nad poziomem 0. Rowery wstawia się siłą własnych rąk lub przy pomocy specjalnie zatrudnionej do obsługi parkingu osoby, która pomaga umieszczać i zdejmować rowery.

Przy samym dworcu zorganizowany jest węzeł przesiadkowy. Można skorzystać z autobusu oraz ukrytego pod ziemią tramwaju.

Węzeł gordyjski, czyli Jakominiplatz

Głównym punktem przesiadkowym w mieście jest Jakominiplatz. W tym miejscu spotykają się wszystkie linie tramwajowe oraz wiele linii autobusowych. Plac jest całkowicie zamknięty dla ruchu indywidualnego. Na węźle jest kilkanaście przystanków. Za to układ torowy jest bardzo skomplikowany. Na plac prowadzą cztery wloty

torów, które umożliwiają jazdę w każdą stronę, zawrócenie tramwaju oraz jego dłuższy postój. Wysoka częstotliwość kursowania linii oraz zabudowa handlowa na placu stanowią jednak pewne zagrożenie dla pieszych. Co prawda są wyznaczone przejścia dla pieszych, ale „wszyscy chodzą wszędzie". Tramwaje poruszają się między tłumem ludzi.

Tuż obok placu można przekonać się, jak bardzo ważny jest transport publiczny. Na jednej z ulic, na odcinku ponad 200 metrów, podwójne torowisko jest wbudowane w jezdnię ulicy jednokierunkowej. Obowiązuje zasada: prawy pas to tor dla tramwaju jadącego zgodnie z kierunkiem ruchu, zaś lewy pas to tor dla tramwajów jadących pod prąd. W momencie, gdy tramwaj porusza się w tę samą stronę co auta, ruch odbywa się normalnie. Natomiast gdy zmierza pod prąd, samoczynnie włącza się czerwone światło dla samochodów, które muszą oczekiwać na przejazd.

Innym ciekawym miejscem jest Sonnenfelsplatz. Po znalezieniu się na miejscu pozostaje jedynie zadać pytanie, co to jest. Ulica? Deptak? Rondo? Plac? Wszystko w jednym! Miejsce, które łączy w sobie wloty pięciu ulic. Podczas ostatniego remontu chodniki zrównano z poziomem ulicy. Zlikwidowano przejścia (pozostały symboliczne oznaczenia – ciemniejsza kostka na jezdni) oraz pozostawiono jedynie owalne podwyższenie (tzw. wypłytowanie) pośrodku. Co ciekawe – nie notuje się tam dużej liczby wypadków. Może dlatego, że również w tym miejscu jest ograniczony ruch pojazdów indywidualnych.

Wieczorami inaczej

Komunikacja w Grazu funkcjonuje prawie całą dobę. Linie nocne kursują mniej więcej co godzinę, od 24.00 do 3.00, ale tylko w noce z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę. Komunikacja dzienna działa (podstawowo) w godz. 5.00-24.00, jednak po godzinie 20.00 według zmienionej organizacji. Najbardziej zauważalna jest gorsza częstotliwość kursowania. Zmieniane są również trasy. Trzy linie tramwajowe kończą kursowanie, natomiast trasy pozostałych są albo skracane, albo wykonują dodatkowe podjazdy lub przejazdy innymi ulicami. O ile w ciągu dnia na węźle przesiadkowym Jakominiplatz nie przewiduje się przesiadek rozkładowych (nie ma też takiej potrzeby, ponieważ wszystkie linie kursują z częstotliwością co najmniej 10 minut) to wieczorami takie przesiadki są już wpisane w rozkład.

Kolejka turystyczna Schlossbergbahn

Jedną z atrakcji miasta jest kolejka linowo-terenowa, której trasa prowadzi na Wzgórze Zamkowe, które wraz z zamkiem jest symbolem miasta. W ciągu ostatnich kilku lat kolejka została zmodernizowana. Kupiono nowe panoramiczne wagoniki. Podobnie, jak w czeskiej Pradze, kolejka włączona jest w zintegrowany system taryfowy. Częstotliwość kursowania to ok. cztery kursy na godzinę. Ciekawostką jest dolna stacja, zlokalizowana w zamieszkałej (!) kamienicy.

Wspólny bilet

Graz jako stolica regionu Styria jest w jednym związku komunikacyjnym, który został podzielony na kilkadziesiąt stref. Ceny biletów oraz czas ich ważności zależy od liczby stref, które chcemy pokonać. Oczywiście w ramach tego biletu można się dowolnie przesiadać, korzystając z pociągów, autobusów wszystkich przewoźników, tramwajów. Samo miasto znajduje się w strefie 101, która pokrywa się z granicami Grazu.

Podstawowym biletem jest bilet godzinny kosztujący 2,10 euro. Planując nieco dłuższy pobyt można kupić bilet dobowy za 4,70 euro lub trzydniowy za 11,30 euro. W tym miejscu warto zaznaczyć, że kupując bilet trzydniowy dostajemy także zniżki na wizyty w muzeach i innych obiektach kulturalnych oraz w wybranych restauracjach.

tekst i fot.: Mateusz Kania

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

@
iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO